Max Valentiner

U 38

Wikingerfahrten

eines deutschen U-Bootes

Max Valentiner
U 38

U 38

Wikingerfahrten
eines deutschen U-Bootes

U 38

Wikingerfahrten eines deutschen U-Bootes

Von

Max Valentiner
Kapitän zur See

Mit 23 Aufnahmen

Im Deutschen Verlag · Berlin

81.—90. Tauſend

Copyright 1934 by Ullstein A. G., Berlin
Printed in Germany

Inhalt

Auftakt 7
„Ein alter Gaul macht keinen Galopp mehr“ 15
Das Grauen von „U 3“ 30
Von den Wundern der Tiefe 49
Jetzt beginnt der Krieg für „U 38“ 63
„U 38“ im sonnigen Mittelmeer 78
Garant des Admiralstabs und Alliierter des Teufels 92
Eine Signalstation im Mittelmeer 101
Torpedos in der blauen Adria 123
Im Kampf mit U-Boot-Fallen 129
Gedanken über das Ende 136
Ein Schiff fliegt uns um die Ohren 144
Wir erobern die Hauptstadt von Madeira 160
Ich habe mir den Pour le mérite erschossen 172
Zwischenspiel mit Senussis, Delphinen und Verliebten 177
Der Tod über uns 196
Von der Cholera, von Pudeln, Trunkenbolden, von Damenwäsche und von einem Helden 217
Noch einmal kämpfend durch die feindlichen Linien 229
Die Marine schlägt die Skagerrakschlacht 248
Abschied von „U 38“ 259
Verzeichnis der Abbildungen 271

Auftakt

Für mich begann der Krieg an einem Sommerabend in Sonderburg. Sonderburg ist die Stadt mit den Düppeler Schanzen. Mein Vater war in dieser Stadt Pastor. Wir standen, eine große Versammlung, oben auf dem Schlachtfeld.

An diesem Sommertag, im Jahre 1914, sah Sonderburg mit seinen roten Dächern von oben, von den Schanzen, aus wie eine Schüssel voll roter Krebse. So war damals überhaupt die Welt, appetitlich und in Sonne gebadet.

Es wurde aber an diesem Tage die fünfzigste Wiederkehr des Tages gefeiert, an dem die Düppeler Schanzen gestürmt wurden, der Tag, wo in Blut und Pulverdampf das Deutsche Reich entstand. Mit uns waren auf dem Schlachtfeld viertausend Veteranen. Unter ihnen war der Graf Haeseler, ein dürrer Greis mit langem, schlohweißem Haar, das ihm bis auf die Schultern hing. Aus dem Haar und unter dem Ulanenhelm hervor leuchtete ein schmales Gesicht mit einer riesigen Adlernase. Die langen dünnen Beine des Greises waren krumm, er stützte sich auf einen Stock, der mehr einer Reitpeitsche glich. Der Graf sprach zu seinen Kameraden von

Anno 64. Er sprach mit heller, weittragender Stimme, und wer ihn nicht sah, glaubte einen jungen Leutnant sprechen zu hören. Er hielt eine Rede auf die Helden von damals, auf den alten Kaiser, auf den Prinzen Friedrich Karl, den man wegen seiner roten Husarenjacke den „roten Prinzen" nannte, und dann sprach er vom alten Wrangel. Er erinnerte daran, daß der alte Wrangel einmal ein junger Wrangel gewesen sei, daß er als kleiner Trommler in die Armee eingetreten und daß er endlich General geworden war und alles gelernt hatte, nur nicht die deutsche Sprache. Der Graf flocht in seine Rede auch die Anekdote ein, wie Kaiser Wilhelm I. nach der Schlacht an seine Armee eine Ansprache hielt und den Truppen zurief: „Nächst dem Herrn der Heerscharen verdanke ich euch den Sieg!" Da habe Wrangel gesagt: „Mit dem Herrn der Heerscharen meint er mir!"

Die Reden verklangen, und die Veteranen zerstreuten sich über das Schlachtfeld. Auch der Graf von der Goltz war da. Hätte er nicht den Uniformrock getragen, jedermann hätte den alten Herrn mit der Brille für einen Professor gehalten; er war sein halbes Leben in der Türkei Instrukteur gewesen. Ich sehe ihn noch heute vor mir, wie er über das Schlachtfeld ging, mit einem zerstreuten Lächeln im Gesicht. Dieser alte feine Herr hat dann im Weltkrieg mit etwa sechstausend Türken eine englische Armee von sechzehntausend Mann gefangengenommen. Der bebrillte Greis soll wie ein Jüngling gewesen sein. Tag und Nacht soll er im Sattel gesessen haben, des Schlafes soll er nicht bedürftig gewesen

sein. Nach seinem Sieg über die Engländer befiel ihn die biblische Krankheit, der Flecktyphus, er starb daran.

Ich kutschierte damals in meinem Automobil zwei Veteranen und meine blonde Kusine über das Schlachtfeld. Mein Automobil, ein billiger Ford übrigens, war der einzige Motorwagen unter den vielen Gefährten, und ich war nicht wenig stolz darauf. Ein kleiner Oberleutnant der Kaiserlichen Marine, der ein eigenes Automobil fährt, das war damals eine tolle Sache. Natürlich war es nicht mein eigenes Automobil, es gehörte mir nur zur Hälfte, und es war auf Stottern gekauft. Aber das wußte ja keiner, und es war wunderbar, so umherzufahren, ein Mädchen neben sich, die Sonne über sich und hinter sich das Geplauder der beiden alten Herren, die von ihren Erinnerungen sprachen.

Auf dem Schlachtfeld hatte sich um den Grafen Haeseler eine Gruppe gebildet. Ich hielt darauf zu, wir stiegen aus. Die alten Herren sprachen von der Schlacht. General Brause, der bei mir im Wagen gesessen hatte, sagte zum Grafen Haeseler:

„Hier, wo wir jetzt stehen, da fiel damals Hauptmann Brunk, gerade hier vor uns, vor meinen Füßen fiel er."

„Nein", sagte Haeseler, „das stimmt nicht." Er hatschte mit seinen krummen Beinen vier Meter weiter, blieb dann stehen, rührte mit seinem komischen Stock im Sand und sagte: „Hier war es, hier fiel er."

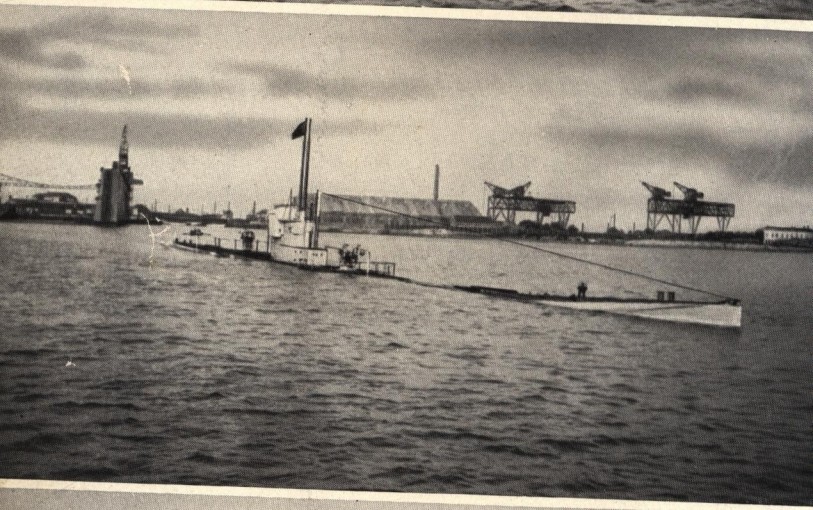
Fünfzig Jahre lag die Schlacht an diesem Tage zurück, und noch nach diesen fünfzig Jahren hatten die

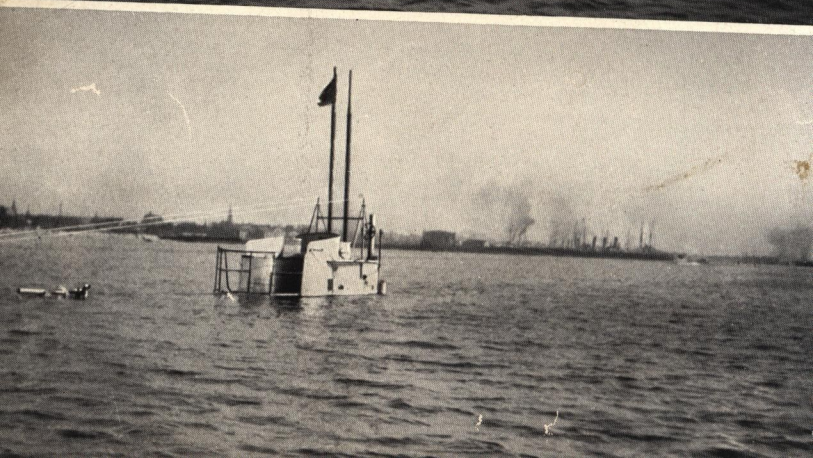
Ich blieb allein zurück. Um mich zu verstehen, muß man zurückdenken. Wie war es denn damals? Der Krieg sollte doch nur ein paar Wochen dauern. In diesen paar Wochen also galt es sich auszuzeichnen, mußte man ran an den Feind. Alle durften ausfahren, nur ich saß auf dieser gottverfluchten Kaffeemühle „U 3".

Am Morgen um acht Uhr lief Claus Hansens Boot aus und mit ihm neun andere Boote.

Das war für mich ein großes Pech. Aber wer weiß, wozu es gut war. Wir bekamen bald Nachricht von den Schicksalen der Boote. Diese Nachrichten waren niederschmetternd. Der englische Kreuzer „Birmingham" hatte „U 15" umgerannt. Gerammt, weg — aus. Das war „U 15", und das Schicksal der anderen war beinahe ärger, alle acht Boote waren nicht ein einziges Mal zum Schuß gekommen. Ich sage: acht Boote. Von dem neunten Boot hat man nie wieder etwas erfahren. Das neunte Boot war „U 13", es war verschollen, untergegangen mit Mann und Maus. Irgendwo lag es am Grunde der Nordsee, aber wo? Die anderen acht Boote kamen heil zurück und ohne Freude.

Was waren wir denn jetzt, wir stolzen U-Boot-Kommandanten? Wir waren so sehr von unserer Waffe überzeugt gewesen. Hatten jetzt die anderen recht? Hatte Tirpitz recht mit seiner Meinung, daß die U-Boot-Waffe nichts sei als eine Friedensspielerei? Hatten die kleinen Mädchen recht, ich meine die Mädchen auf dem Tanzboden von Kiel, die immer lachten, wenn ein U-Boot-Mann sie zum Tanzen holte?





„Schatz, seit wann bist du denn beim U-Boot?“ fragten sie und lachten.

Daß man beim U-Boot war, wußte jeder, weil die U-Boots-Leute meilenweit nach Petroleum stanken. Das waren wir also, erfolglose Klempner, parfümiert mit Petroleum.

Die anderen, meine Kameraden, hatten aber wenigstens ausfahren dürfen. Sie hatten sich selber überzeugen dürfen, daß man mit Begeisterung allein keinen Krieg führen konnte. Ich hatte nichts gehabt als meine schwarzen Gedanken und zu meinen Gedanken noch den Besuch der Eltern, denen die liebe Sorge in den Augen stand.

Dann war plötzlich wieder alles anders. Es kam der ersehnte Befehl. Der Befehl hieß, daß ich mich sofort beim Prinzen Heinrich zu melden habe. Prinz Heinrich war Befehlshaber der Ostseestreitkräfte geworden, und ihm standen zwei U-Boote, meins und „U 4“, zur Verfügung.

Ich soll mich sofort bei Prinz Heinrich melden? Also ging es doch endlich los? Dann kam aber die Dusche. Als ich mich beim Prinzen melden will — es waren noch einige Offiziere versammelt —, hieß es, die Herren müssen noch warten. Also warten wir und warten. Dann endlich tritt der Prinz ein.

Immer wieder war es eine Überraschung, ihn so plötzlich vor sich zu sehen, hoch, sehr schlank, mit etwas wiegendem Schritt. Der Prinz war ganz anders als sonst, sehr erregt, mit sprühenden Augen. Wir erwarteten, nun

einen Befehl zu hören, aber es kam wieder anders. Kaum die Andeutung einer militärischen Begrüßung, und dann blickte der Prinz mit flackernden Augen von einem zum anderen und rief mit bebender Stimme:

„Meine Herren, ich komme eben vom Kaiser. Ich kann Ihnen die heilige Versicherung geben, daß mein Bruder, Seine Majestät der Kaiser, sein Äußerstes getan hat, diesen Krieg zu verhindern, aber es ging nicht mehr. Die anderen wollten eben den Krieg!"

„Ein alter Gaul macht keinen Galopp mehr."

Das war der Auftakt. Dann endlich kam der Befehl. Der Befehl hieß: „U 3" läßt sich von Kanonenboot „Panther" auf den russischen Kriegsschauplatz in den Finnischen Meerbusen schleppen.

Kanonenboot! Unter Kanonenboot muß man sich nichts Falsches vorstellen. Der „Panther" wenigstens war ein kleines, schmuckes, weiß gestrichenes Schiff. Unter der weißen Farbe aber war Holz. Kanonenboot aus Holz, das hört sich heute merkwürdig an. Damals war es nicht merkwürdig, und überdies war Graf Luckner an Bord.

Die Reise fing ja gut an. Das Wasser der Ostsee hat da, wo wir unsere ersten Tauchversuche machten, fast überhaupt keinen Salzgehalt mehr. Was folgt daraus? Es folgt, daß „U 3" für diese Wasserverhältnisse zu schwer war. Wenn ich mich vom „Panther" losmachte und tauchte, dann sackte der alte Kasten weg, obgleich ich keinen einzigen Tropfen in den Reglertank genommen hatte. Was sollten wir machen? Wir gingen längsseits vom „Panther" und packten alles, was entbehrlich war, und auch vieles, was wir eigentlich nicht entbehren konnten, unsere geliebten Tauchretter zum Beispiel, auf

den „Panther" über. Das Privatgepäck der Offiziere ging auch auf den „Panther" über, die Kisten der Mannschaft, Möbel und Tische. Luckner rauchte zu allem seine Pfeife, stand an der Reling und lachte. Dann kam der Tag, wo wir vom „Panther" losmachten. Wir erhielten Order, einen bestimmten Punkt anzusteuern. Hier sollten wir die „Amazone" treffen.

Da taucht die „Amazone" auf.

„Jetzt sind wir ziemlich nahe ran", sage ich zum Grafen Luckner, „für euch wird es langsam Zeit, umzukehren."

„Um uns macht euch man keine Sorge", sagt Luckner und lacht, „wir haben zwar nur Holzwände und keinen Panzer, aber wir werden mit List und Tücke den Feind besiegen."

Das hat er denn ja auch gemacht. Die Welt kennt seine Taten als Seeteufel.

Wir warfen die Schleppleine des „Panther" los und fuhren mit eigener Kraft. Die Erleichterung des Bootes hatte geholfen, das Tauchen ging jetzt ganz gut. Jetzt ist die „Amazone" ganz nahe gekommen, und der „Panther" setzt für uns noch ein Signal: „Glückliche Reise!"

Von der „Amazone" erfahren wir, daß unsere eigenen Streitkräfte den Eingang zum Finnischen Meerbusen durch eine Minensperre verlegt haben. Wir müssen durch eine ganz schmale Lücke in der Minenkette fahren. Sagte ich nicht: „Das hat ja gut angefangen"? Es ging auch so weiter. Als wir gerade die Lücke in der Minen-

kette passieren, wir sind im Schlepp der „Amazone", kommt ein Funkspruch. Fast der modernste unserer Kreuzer — sagt der Funkspruch —, S. M. S. „Magdeburg", war einige Seemeilen hinter der Lücke, die wir eben passieren, nachts im Nebel auf die russische Küste aufgelaufen. „Magdeburg" fällt also aus wegen Nebel. Ist also außer der „Amazone" nur noch die „Augsburg" übriggeblieben. Auf der „Augsburg" saß Admiral Behring als Befehlshaber aller Streitkräfte, die hier operierten.

Durch unsere eigene Minensperre ist uns die „Magdeburg" verlorengegangen! Ein Glück, daß Admiral Behring auf der „Augsburg" sitzt.

Dem Admiral Behring gehört heute noch meine Bewunderung. Er war ein schneidiger Offizier und herrlicher Seemann. Daß er wegen seines Pechs später kaltgestellt wurde, konnte man nur bedauern. Unser Pech während dieser Reise aber war grenzenlos.

Wir passierten die Lücke in der Minensperre glücklich, und während unsere „Amazone" noch überlegt, was zu machen ist, kommt schon die „Augsburg" in Sicht. Kaum steht sie klar am Horizont, da fegt auch schon ein Torpedoboot an uns vorbei. Es hält westlichen Kurs. Das Boot war vollgefüllt mit Menschen, wahrscheinlich Teile der „Magdeburg"-Besatzung. Ist das Torpedoboot zerschossen? Einige von meinen Leuten wollen ganz sicher Verwüstungen an dem Boot sehen.

Dieses vollgefüllte Boot, diese jagende Sardinenkiste mit Menschen war das erste, was wir vom Krieg sahen.

Günzel, mein Wachtoffizier, blickt durchs Glas und sagt: „Gnade Gott, wenn die eine Granate kriegen."

Die alte „Amazone" bleibt zurück. Ich bekomme von der „Augsburg" Befehl, ihr zu folgen. Bald sind wir in Rufweite. Admiral Behring ruft mit dem Sprachrohr herüber:

„Ich werde gleich mit der „Augsburg" zwei russische Panzerkreuzer angreifen und werde versuchen, das Gefecht so hinzuziehen, daß Sie mit „U 3" zum Angriff kommen. Achten Sie auf meine Scheinwerfer! Kurze Blicke heißen für Sie: Auftauchen! Lange Blicke: Tauchen!"

Östlicher Kurs. Wir fahren etwa eine Stunde; der „Augsburg" war meine Geschwindigkeit zu klein. Wenn sie mehr läuft, falle ich völlig ab. Jetzt macht sie langsame Fahrt. Als ich endlich heran bin, ruft der Admiral durch das Sprachrohr zu mir herüber:

„Was ist bei Ihnen für eine Sauzucht an Bord; warum fahren Sie nicht schneller? Das ist eine große Schweinerei!"

Was soll ich sagen? Soll ich dem Admiral sagen: „Ein alter Gaul galoppiert nicht mehr!"? Was hat er davon, wenn ich es ihm sage? Also stecke ich alles ein.

Die „Augsburg" nahm plötzlich Fahrt auf und fuhr mit hoher Geschwindigkeit so weit voraus, daß ich sie endlich nur als kleinen Punkt am Horizont ausmachen konnte. Gerade dämmerte der Morgen. Wir in den Morgen hinein, dem Gefecht entgegen.

Von der „Augsburg" ist nichts mehr zu sehen. Die

See verrinnt in der Kimm in den Himmel. Das ist alles. Keine „Augsburg" — nichts.

Plötzlich backbord standen querab zwei Silhouetten. Es sind die beiden russischen Kreuzer „Bajan" und „Pallada".

Die Freude jagt uns durch die Knochen. Das also ist der Feind! Wunderbar, wir sind im Gefecht. Jetzt gibt's nichts mehr. Keinen Unmut mehr und kein Bedauern darüber, daß unser Kahn nicht schneller fährt. Jetzt gibt es nur noch eins: Handeln!

Jetzt sind die Russen schon so nahe, daß ich tauchen muß. Ich muß tauchen. Aber der Admiral hat doch befohlen: „tauchen nur beim langen Blick". Endlich kann ich die „Augsburg" ausmachen. Sie dreht um, ihr Scheinwerfer blendet auf, Gott sei Dank, ein langer Blick. Ich tauche und wende um neunzig Grad nach Backbord. Kurs auf die Russen. Unser Periskop ist draußen, ich sehe, wie die „Augsburg" in höchster Fahrt gerade auf mich zujagt, rechts und links hat sie ein Torpedoboot. Der Rauch der Schiffe peitscht das Wasser, und hoch schäumt die See vor dem Bug. Aber auch die Russen vor mir wachsen, wachsen, und ihre Silhouetten sind schon ganz scharf. Was wird werden? Donnerwetter, das kann doch nicht sein, das ist ja Wahnsinn. Die „Augsburg" schickt mir zwei kurze Blicke aus ihrem Scheinwerfer. Ich soll auftauchen, ja, sind denn die verrückt geworden? Das ist doch genau so, als wenn ein Soldat auf den Rand des Schützengrabens klettern soll. Aber Soldat ist Soldat. Sollen die auf der „Augsburg"

mit sich ausmachen, was sie mir befehlen, ich muß auftauchen, weiter nichts.

Raus!

„U 3" ist oben. Jetzt muß mich der Russe erkennen. Jetzt fällt drüben der Schußbefehl. Doch nicht? Die „Augsburg" gibt mir zwei lange Blicke. Runter!

Das Wasser schlägt über uns zusammen, und wir sind froh. Was war das also für ein Quatsch mit dem Auftauchen? Sie wollen scheinbar meine Batterie auspumpen, was?

Später, als wir die Manöver besprachen, stellte sich heraus, daß die kurzen Blicke, die uns das Auftauchen befahlen, ein Irrtum waren. Uns hat dieser Irrtum beinahe das Leben gekostet, das wird sich gleich zeigen.

Während ich tauchte, wuchs die „Augsburg" vor mir groß auf wie ein eisernes Gespenst, dann rauschte sie zwischen mir und den Russen hindurch, mein Boot ist kaum ein Meter unter Wasser, ich stehe noch am Periskop, da sehe ich, wie das eine der beiden Torpedoboote, die die „Augsburg" begleiten, direkt auf mich zurast. Das Wasser vor ihm schäumt hoch auf und spritzt bis zur Kommandobrücke. Ich sehe genau den Kommandanten. Er hat das Glas vor den Augen, und das Glas ist auf die Russen gerichtet. Mich hat er vergessen, der Wahnsinnige. Was soll denn das geben? So schnell kann doch „U 3" nicht unter ihm durchtauchen, jetzt ist er schon fünfzig Meter vor mir, jetzt nur zwanzig Meter, und jetzt ist alles aus ...

Da jagte zehn Meter an „U 3" vorbei das Torpedo-

boot. Um die zehn Meter hat es sich gehandelt, sonst hätte er mich gerammt. Wir tauchen, und oben geht die Hölle los. Die Russen feuern aus allen Rohren. Das Wasser gibt den Schall verstärkt weiter. Wir hören alles. Es wimmert in einer vierfachen Parabel über dem Himmel. Seid doch still! Hört ihr denn nichts? Hat es keinen Aufschlag gegeben, keinen Aufschlag auf der „Augsburg" und keinen auf den Torpedobooten? Da zerreißt es kaum hundert Meter von uns die See. Ganze Wassersäulen brausen zum Himmel hoch. Sie sind viele Meter dick, und wie sie aufsteigen, gibt es ein Knirschen und ein Brechen, als würden ganze Panzerschiffe von einer Riesenhand auseinandergerissen.

Noch einmal, jetzt wieder und noch einmal.

Das ist also der Krieg, das ist ja die Hölle! Wieder schlägt eine Wassersäule aus der See hoch. Wasser, Gischt, Brüllen und Wirbel und brechender Stahl. Da schreit das Sprachrohr:

„Was ist los?"

Gott ja, das sind meine Leute, die wissen ja nicht, was vorgeht, die sehen ja nichts. Sie horchen unten gespannt an den Eisenwänden.

„Nichts ist los!" schreie ich durchs Sprachrohr. „Die Russen schießen Weitschüsse, und beinahe hätten sie uns erwischt."

Wieder ans Periskop.

„Ah!"

Jetzt beginnt erst der Krieg! Die „Augsburg" hat, wie es sich gehört, Top-Flaggen gesetzt. Von beiden Masten

knattern riesige Kriegsfahnen. Knattern sie? Man meint das Knattern zu hören, aber wir fahren ja unter Wasser. Jetzt schießt auch die „Augsburg". Die Russen schießen wieder. Aus den Rohren bricht eine neue Hölle. Die See ist bewegt, in hundert Fontänen spritzt das Wasser hoch, um die eisernen Schiffe steht Rauch, Dampf und Feuer.

Die Russen drehen ab. Was sich dann entwickelt, ist so ordentlich wie ein Friedens-Manöver. Das „laufende Gefecht" beginnt. Die „Augsburg" ist weit voraus. Sollen die Russen mir nicht entweichen, muß ich mit äußerster Kraft fahren. Aber mein Kurs geht ausgerechnet gegen den Wind, und der Wind frischt immer mehr auf. Und ich bin noch lange nicht in Schußweite.

Was jetzt kommt, hat mir noch gefehlt. Bei modernen Booten wird das Tiefensteuer elektrisch bedient, auf „U 3" muß es die Kraft der Matrosen schaffen. Es kommt die Meldung durchs Sprachrohr, daß die Leute nicht mehr imstande seien, bei diesem Seegang das Boot unter Wasser zu halten. Wir müssen also tiefer. Da ist das Boot leichter zu halten. Auf zwanzig Meter gehen! Hier ist die See ruhiger. Als die Leute einigermaßen ausgeruht sind, gehen wir wieder auf Sehrohrtiefe hoch. Ein freudiger Schreck, ich war näher herangekommen. Also gehen wir wieder auf Tiefe, und weiter geht's im ruhigen Wasser. Ran! Immer äußerste Kraft. „Die beiden vorderen Torpedos klar zum Schuß!" Dann gebe ich den Befehl:

„Vorsichtig auf Sehrohrtiefe!"

Verdammter Tag! Alles geht schief. Das Hochkommen ist miserabel. Die Tiefenruderleute sind jetzt so erschöpft, daß sie das Boot nicht mehr halten können. Es durchbricht völlig die Oberfläche des Meeres, und wenn die Russen aufpassen, müssen sie uns sehen. Schon sind wir aus dem Wasser heraus. Die schäumende See brandet gegen „U 3" wie gegen ein Felsenriff.

Entfernung von den Russen zweitausend Meter. Ein Torpedoschuß hat kaum Aussicht, zu treffen, zumal ich mit spitzem Winkel schräg von hinten schießen müßte. Sehen mich aber die Russen und nehmen sie mich unter Artilleriefeuer, so muß jeder Schuß für sie ein Treffer sein.

Es hilft alles nichts, wir müssen möglichst schnell auf Tiefe. Schnell, schnell! Alle meine Leute laufen nach vorn ins Boot, auch Wasser wird voraus gepumpt. Endlich neigt sich der Bug. Wir tauchen, und zugleich meldet der Ingenieur, daß die Batterie leer ist, daß wir auf ganz kleine Fahrt heruntergehen müssen. Ich ließ „U 3" wieder auf zwanzig Meter Tiefe gehen und stieg aus dem Kommandoturm in die Zentrale hinunter. Ich war grün vor Ärger. Die ganze Sache war ja fein verkorkst. Eine Stunde lang hat Admiral Behring, so schneidig, wie es nur geht, seine „Augsburg" dem Feuer von zwei Panzerkreuzern ausgesetzt, nur damit ich einen Angriff machen kann. Ich komme aber nicht zum Angriff, „U 3" hat gründlich versagt. Es war ja ganz klar, die Leute auf der „Augsburg" verstehen nichts von U-Booten, sie wissen ja nicht, daß „U 3" ein alter, aus-

geleierter Kasten ist, es ist ganz verständlich, daß sie mir allein die Schuld in die Schuhe schieben werden. Das Gefühl, das mich erdrückte, läßt sich etwa vergleichen mit dem Gefühl eines Mannes, der mit einem Gummiknüppel in der Hand einem feuernden Maschinengewehr gegenüberliegt. Es war gar keine Rede mehr davon, die Russen zu torpedieren. Das einzige, was ich tun konnte, war jetzt, heil davonzukommen.

Der Ingenieur meldet, daß wir uns höchstens bis abends um neun Uhr mit ganz ökonomischer Fahrt unter Wasser halten können, dann aber sei die Batterie so leer, daß wir unbedingt auftauchen müssen. Für „U 3" war es ein tragischer Zufall, daß während des Gefechts eine sehr frische Brise von vorne aufkam. Wir mußten direkt gegenan fahren. Selbst ein modernes U-Boot mit bester Tiefensteuervorrichtung ist unter Wasser schwer gegen die kurze See der Ostsee zu halten. Aus jeder anderen Richtung hätte der Seegang nichts geschadet. Nur nicht von vorne.

Wir schleichen uns also mit eingekniffenem Schwanz aus der Schlacht und wissen nicht einmal, ob uns unser Schleichen nützen wird.

Nach einer Stunde war die See wieder ruhig. Ich ging auf Sehrohrtiefe hoch und blickte um mich. Die Russen waren keineswegs verschwunden. In der klaren Abendluft lagen sie, wunderbar zu sehen, etwa sechstausend Meter von „U 3" entfernt. Jetzt wäre ein Angriff großartig zu machen. Mit der leeren Batterie komme ich aber nicht einmal halbwegs heran. Das ließe

sich verschmerzen, aber es ist jetzt sechs Uhr, und der Himmel ist noch so strahlend hell wie am Mittag.

In diesen nördlichen Breiten wird es im August gar nicht richtig dunkel. Was soll ich also um neun Uhr machen, wenn die Russen immer noch da sind? Ob ich nicht lieber den Rest des elektrischen Stroms ausnütze, um doch zum Angriff an die Russen heranzufahren? Gelingt es, ist alles gut, und wenn es nicht gelingt, dann sind wir eben Soldaten gewesen.

Ich rufe den Befehl hinunter, aber da streikt der Ingenieur Kögler.

„Selbst wenn wir auf dreitausend Meter herankommen sollten", sagt er, „haben wir nicht mehr genug Strom, um die Petroleum-Motoren anzuwerfen. Was nützt uns aber das Boot nahe am Feind, wenn es unbeweglich ist?"

Man muß wissen, das Anwerfen der Motoren war damals ein Kunststück. Es mußten erst gewisse Luftmengen elektrisch angewärmt werden, weil der Motor nur warme Luft ansaugen durfte, und wenn das geschehen war, mußten die schweren Motoren angeworfen werden wie mit einem Anlasser beim Auto.

Ich war ein verzweifelter Mann.

Gott sei Dank waren meine Nerven noch so weit beisammen, daß ich wenigstens meinen Wachtoffizier Günzel bewundern konnte. Günzel war wunderbar, er wußte alles. Ihm war völlig klar, wie es um uns stand. Wir konnten nicht angreifen, und wir konnten nicht ausreißen. Aber er war nach außen hin der Gleich-

mut selbst. Er hatte ein großes Album auf dem Schoß, das hieß: „Das lustige Lachen". Aus diesem Album las er einer Gruppe von Leuten vor, und beinahe schien es selbst mir, als amüsierte er sich köstlich über das, was er vorlas. Dieser Mann füllte seinen Platz wirklich aus. Er bändigte das Schicksal.

Mein Gehirn arbeitete angestrengt. Was konnte ich tun, um das Vertrauen meiner Leute zu rechtfertigen? Es wäre doch zu kläglich gewesen, aufzutauchen und sich zusammenschießen zu lassen.

Ich fahre deshalb unter Wasser auf die Küste zu, um flaches Wasser zu bekommen. An der Küste kann man versuchen, sich auf den Grund zu legen. Zwei bis drei Tage konnte man auf Grund schon aushalten, und ewig würden die Russen nicht dableiben. Hier auf Grund zu gehen, war unmöglich. Das Boot war nicht dazu gemacht, den Druck dieser Wassertiefe auszuhalten.

Vor allem aber mußte vollendet werden, was Günzel angefangen hatte. Die Stimmung der Leute mußte gehoben werden. Ich befahl, allen Proviant auszuteilen, den sich die Offiziersmesse extra mitgenommen hatte, auch die Konservenbüchsen mit Ölsardinen und Lachs.

Tatsächlich wurde die Stimmung besser. Was das Album nicht ganz geschafft hatte, schaffte das Essen. Die Leute kauten langsam und behaglich. Es war tiefer Friede im Boot.

Um neun Uhr tauchte ich auf, unsere Batterie mußte gleich am Ende sein. Ich lag jetzt ziemlich dicht unter der Küste und hatte zum Glück als Hintergrund kleine

graue Berge. „U 3" war also schwer zu sehen, aber die Russen lagen erschreckend nah. Durch mein scharfes Glas konnte ich die Mannschaft umherlaufen sehen. Konnte der Augenblick kritischer sein? Selbst Oberleutnant Günzel war blaß geworden. Durch sein scharfes Zeißglas blickte er, ohne abzusetzen, nach den Russen hin und erzählte fortlaufend alles, was er sah:

„Die Leute", sagte er, „laufen aufgeregt umher; gleich kommt die erste Salve. Der Russe kommandiert schon", sagt Günzel. Er hält das Glas an die Augen gepreßt und ruft uns zu:

„Achtung! Achtung! Achtung!"

Wir blicken alle gespannt auf Günzel.

Warum sagt er denn nicht — „Salve"? Jetzt muß doch Salve kommen. Das Wort „Salve" kommt nicht. Ein Wunder ist geschehen. Die Russen sehen uns nicht.

Unsere Batterie war leer.

Trotz des Wunders waren wir verlorene Leute. Dennoch war es bestimmt, daß ein zweites Wunder geschehe.

Unsere Petroleum-Motoren sprangen beinahe rauchlos an. Niemals sind sie wieder so angesprungen wie damals. Niemals wieder so und auch niemals zuvor so. Wir machten jetzt Fahrt voraus, und die Russen rührten sich nicht. Das Meer war bleiern ruhig und lila-golden beleuchtet wie im Frieden und wie in jeder Sommernacht.

Morgens, um fünf Uhr, trafen wir die „Augsburg".

Was soll ich erzählen? Soll ich die Stimmung zwischen mir und Admiral Behring schildern? Ich hatte

verloren, und der Admiral hatte verloren. Erst war dem Admiral die „Magdeburg" auf den Strand gelaufen, dann hatte er seinen ganzen Schneid eingesetzt, um mich zum Angriff kommen zu lassen. Mein Angriff aber war so kläglich mißglückt wie nur möglich.

Ich will nur eins sagen. Die Stimmung des Admirals war besser, als ich erwarten konnte. Man mußte den Mut dieses Mannes bewundern. In seinem mutigen Sinn fiel es ihm nicht ein, gegen meine Gründe verschlossen zu sein. Er hatte nicht nur physischen, sondern auch den moralischen Mut, für den unglücklichen Untergebenen einzustehen.

Während des Gefechtes mit den Russen, wo er mich zum Schuß kommen lassen wollte, war er sogar einmal rückwärts gefahren, um den Aufschlägen der Russen auszuweichen. Und die Russen schossen gut.

Admiral Behring wurde wegen des Vorfalles mit der „Magdeburg" später kaltgestellt, er bekam ein Landkommando an der Westfront.

Was soll ich noch von dieser Unglückssache erzählen? Die „Augsburg" mußte zurück in den Hafen, um Kohlen aufzunehmen. Ich hätte wohl noch einen Versuch gegen die Russen machen können, aber ich habe damals dem Admiral diese Möglichkeit verschwiegen. Ich war zufrieden, als er mir den Befehl gab, nach Kiel zurückzufahren. Ich will meine Gründe sagen.

„U 3" war ein totes Schiff. Alles an diesem Boot war alt und verbraucht. Zum Tauchen brauchte das Boot fünf Minuten. Ich hatte die Tauchvorrichtung des

Bootes verbessern wollen, aber ich mußte ausfahren, ehe die Verbesserungen eingebaut waren. Ich war einfach unsicher auf dem alten Schiff.

Mein Empfang durch den Prinzen war ungnädig. Der schlanke Aristokrat, den ich nur einmal, damals bei der „Befehlsausgabe", außer Fassung gesehen hatte, schlug mit der Faust auf den Tisch, daß die Tinte tanzte. Er hatte von mir erwartet, sagte er, daß ich zwei Russen vernichten würde, mindestens zwei.

Ich empörte mich in meinem Innern gegen die Behandlung, die mir der Prinz angedeihen ließ, und antwortete ihm das, was ich dem Admiral Behring, als er mir durchs Sprachrohr zurief, an Bord meines Schiffes herrsche eine Sauzucht, nicht hatte antworten wollen. Ich sagte ziemlich scharf:

„Königliche Hoheit, ‚U 3' ist ein altes Pferd. Einem alten Gaul kann man noch so viel Zucker geben, Königliche Hoheit. Ein alter Gaul macht keinen Galopp mehr!"

Der Prinz sah mich mit seinen hellen Augen an und schwieg. Seine Hände lagen auf der Tischplatte. Mit einer winzigen Bewegung seiner Hand deutete er auf die Tür. Ich war entlassen.

Jetzt, wo so viel Zeit vergangen ist, will ich es eingestehen. Ich habe nicht einwandfrei gehandelt. Ich hätte den Admiral bitten müssen, mir noch einen Angriff auf die Russen zu erlauben. Aber es drängte mich, „U 3" umzubauen.

Das Grauen von „U 3"

Während der mißglückten Unternehmung im Finnischen Meerbusen war mir bewußt geworden, daß die U-Boote immer weiter zur Erfolglosigkeit verurteilt sein würden, wenn einem Übelstand nicht abgeholfen werden konnte.

Unsere U-Boote tauchten zu langsam. „U 3" brauchte für das Tauchmanöver mehr als fünf Minuten. Man bedenke: irgendeine Gefahr nähert sich dem U-Boot, ein Zerstörer etwa rast auf das Boot zu, um es zu rammen. Blitzschnell müßte das U-Boot tauchen können, um sich der Gefahr zu entziehen. Es kann aber nicht schnell tauchen. Es braucht für sein Tauchmanöver so lange Zeit, wie ein Mann braucht, um eine Zigarette zu rauchen.

Ich grübelte immer wieder nach, wie ich das Tauchmanöver schneller bewerkstelligen könnte. Dann kam mir der erlösende Gedanke. Die Tauchtanks der U-Boote entlüfteten sich zu langsam beim Tauchmanöver.

Ich will es erklären: Ein U-Boot ist im Prinzip sehr einfach. Es besteht im wesentlichen aus einem Druckzylinder, der von Lufttanks umgeben ist. In dem Druckzylinder sind alle Maschinen des U-Bootes unter-

gebracht und die Wohnungen für die Mannschaft, wenn man in dem engen Raum überhaupt von Wohnungen sprechen kann. Die Lufttanks, die um den Druckzylinder herumliegen, geben dem Boot seine schlanke, schiffsmäßige Form und machen es tauchfähig. Die Lufttanks sind unten und oben mit Ventilen versehen. Öffnet man das untere Ventil, dann strömt Wasser in die Tanks, und die Luft entweicht aus den oberen Ventilen, die man natürlich ebenfalls öffnen muß. Das übernommene Wasser macht das Boot so schwer, daß es sinkt, und mit Hilfe der Tiefenruder, die ähnlich beschaffen sind wie die Höhensteuer eines Luftschiffes, kann man das Boot auf jeder Tiefe halten.

Bei den U-Booten alter Konstruktion dauerte das Tauchmanöver darum so lange, weil die Entlüftung zu schwierig war. Setzte man aber den Gedanken, der mir gekommen war, in die Tat um und baute man die Boote nach meinen Angaben, dann mußte das Tauchmanöver in ganz kurzer Zeit vollzogen sein.

Durch den Gedanken, der mir gekommen war, hatte die Reise in den Finnischen Meerbusen doch noch ihren Wert bekommen. Ich hatte das Glück, daß die Marinebaumeister auf meine Vorschläge eingingen. „U 3" wurde nach meinen Angaben umgebaut. Mein Gedanke bewährte sich glänzend. Durch meine Schnellentlüftung ließ sich das Tauchmanöver, das vorher fünf Minuten gedauert hatte, jetzt in fünfzig Sekunden vollziehen. Meine Erfindung wurde später auf allen U-Booten der deutschen Marine eingebaut.

Ich bin auf diese Erfindung sehr stolz. Sie hat nicht nur vielen meiner Kameraden das Leben gerettet: das Schnelltauchen erst ermöglichte die Art des U-Boot-Krieges, die dann eingesetzt hat und die den Krieg beherrschte.

Im weiteren Verlauf des Krieges ist mir dann noch eine andere Sache geglückt. Ich erfand den Sehrohrfahrstuhl. Der Sehrohrfahrstuhl machte es möglich, daß sich der Kommandant des U-Bootes bei der Bedienung des Periskops nicht mehr zu bücken brauchte, sondern mit dem Sehrohr auf und ab fahren konnte. In dem Film „Morgenrot" ist der Sehrohrfahrstuhl besonders gut zu beobachten.

Eigentlich hätte ich „U 3" lieben müssen. Sein früheres Schicksal hatte mich zur U-Boot-Waffe gebracht. Den Schicksalstag von „U 3" im Jahre 1911 werde ich nie vergessen. Laßt mich das erzählen:

Es war im Jahre 1911 in Kiel.

Ich stand in meiner Wohnung, in der „Wanzenburg", und die ganze Wanzenburg war mit Urlaubsstimmung angefüllt, wie wenn Sonne schien. Die Koffer waren schon gepackt, heute abend sollte es nach Hamburg gehen.

Da poltern draußen Schritte. Es ist mein Bursche. Warum hat er es so eilig?

Der Bursche taumelt mehr ins Zimmer als er rennt. Er schreit: „‚U 3' ist untergegangen!"

Weg war der Sonnenschein. Ich blicke hinaus. Draußen wirbelt der Schnee.

Wir sind schon unten auf der Straße und rennen wie die Irrsinnigen durch die Düsterbrocker Allee.

Damals hatte ich mit den U-Booten direkt noch gar nichts zu tun. Ich war nur der Bergungsoffizier des U-Boot-Hebeschiffes S. M. S. „Vulkan".

„U 3" war untergegangen, ich mußte also mit dem „Vulkan" hin und die Kameraden wieder nach oben holen.

Wir rennen und sind schon am Garten der Marine-Akademie.

Zwischen seinen jagenden Atemstößen berichtet mein Bursche:

„. . . ‚U 3' ist mit Schülern getaucht . . . plötzlich kam die rote Telefonboje hoch . . ."

Ich weiß schon genug.

Schon sind wir am Wasser. Da liegt meine Barkasse. Ich springe hinein. Um mich wirbelt der Schnee. Wir machen los. Und da plötzlich schlägt es mir ins Bewußtsein: der „Vulkan" ist ja nicht flott, er liegt im Dock, die Bodenventile sind ausgebaut.

Die Barkasse tanzt über das graue Wasser.

„Wer hat die Telefonboje gesehen?" schreie ich.

„Der Kommandant von ‚U 1', Freiherr v. Forstner. Er war gerade neben ‚U 3' aufgetaucht — hat auch durch das Telefon noch den Kommandanten von ‚U 3' gesprochen . . . Ludwig Fischer . . . Kommandant von ‚U 3' hat gesagt, daß er in den Kommandoturm geht mit Leutnant Kolbe und noch einem Mann. Im Hinterschiff sei Wassereinbruch, und dreißig Mann

seien vorn im wasserdichten Torpedoraum eingeschlossen ..."

Jetzt ist auch mein Bursche wieder zu sich gekommen. Er erzählt mir, daß der große Schwimmkran mit Tauchern schon unterwegs sei, als Ersatz für den „Vulkan".

Die Barkasse faucht weiter. Der Hafen ist fast leer. Ein eisiger Wind fegt über das einsame Wasser. Der Schnee schlägt scharf an die Haut. Vom Grau und Weiß der Wasserlandschaft hebt sich drüben auf der anderen Seite, in der Heikendorfer Bucht, die Silhouette des Schwimmkrans ab. Seine drei Riesenbeine sind unverkennbar.

Vor mir dampfen ein paar kleine Fahrzeuge der Unfallstelle zu.

Verflucht, warum fahren wir nicht schneller?

Zum erstenmal ist ein deutsches U-Boot verunglückt, und gerade da muß der „Vulkan" in Reparatur sein. Es ist gemein.

Endlich sind wir heran. In einem winzigen Boot sitzt der Kommandant von „U 1". Die rote Telefonboje hat er in sein Dingi hineingezogen. Er hält immer noch den Telefonhörer in der Hand.

Als er mich sieht, kommt Leben in ihn.

„Ich habe", ruft er mir entgegen, „Fischer bloß eine halbe Minute gesprochen. Das Boot muß voll Wasser sein. Die Leute sind im Turm und im Torpedoraum eingeschlossen. Sie können nicht mehr zum Telefon."

Aus dem schmutzig-braunen Wasser der Heikendorfer

Bucht ragt ein dünnes Rohr: die Periskopspitze des gesunkenen U-Bootes.

Auch der Bug ragt etwas aus dem Wasser. Das U-Boot steht schräg. Dreizehn Meter ist der Hafen tief an dieser Stelle, aber alles ist Schlamm. Das Boot muß sich förmlich eingefressen haben in den Schlamm.

Wir Kieler nennen den Schiffskran den „Langen Heinrich". Der „Lange Heinrich" war jetzt unsere einzige Möglichkeit. Der Führer des „Langen Heinrich" hatte ihn verdammt geschickt neben dem gesunkenen U-Boot verankert.

Mein bester Taucher, Meister Jepp, saß schon in der Taucherrüstung bereit. Ganz ruhig besprechen wir die Sache. Es wird beschlossen: Ein Taucher soll versuchen, eine schwere Stahlleine ums Boot zu legen, um daran womöglich „U 3" anzuheben.

Inzwischen kommt auch ein Torpedoboot längsseit des Kranes. Das Torpedoboot hat einen besonders starken Kompressor. Meister Jepp soll selber einen Preßluftschlauch an das Notluftventil des U-Bootes schrauben. Bekommen die Eingeschlossenen Luft, so sind sie aus dem Ärgsten heraus.

Langsam steigt Meister Jepp mit dem Schlauch ins Wasser.

Während wir auf die hochsteigenden Blasen starren, ruckt die Signalleine. Der Taucher will schon wieder hoch.

„Das Notluftventil ist geschlossen ...! Sie haben es zu öffnen vergessen", meldet Jepp.

Jetzt stehen wir da, wie vor den Kopf geschlagen, ratlos starren wir ins Wasser. Der höhnische Wind schlägt uns Schnee ins Gesicht.

Aber der andere Taucher ist ja noch unten; der mit der Stahlleine. Er hat mehr Glück gehabt. Die Stahlleine ist ums Boot gebracht. Der Kran kann arbeiten.

Der große Haken wird jetzt eingehakt, die Maschine auf dem Kran beginnt zu arbeiten. Jetzt kann es losgehen.

Wir beobachten alles genau. Wird dieses häßliche, graue Element unsere Kameraden freigeben?

Langsam, ganz langsam hebt sich das Periskop. Wir halten alle den Atem an, um die Arbeit nicht zu stören. Das Periskop beginnt sich zu drehen, sie sind also noch am Leben. Der Kommandant im Turm von „U 3" kann jetzt alles sehen: Uns, den Kran, seine Rettung. Er dreht das Periskop zum Zeichen, daß er uns sieht. Da kommt ja auch schon der Bug höher.

„Bravo, ‚langer Heinrich'!"

Und als hätten wir es beschrien, so plötzlich hört der Kran auf zu arbeiten.

„Was ist los?!"

Es öffnet sich die kleine Tür in dem Kranhäuschen. Der Kranführer steckt seinen Kopf heraus und sagt:

„Ich kann nicht weiter, die Drähte sind ja schon ganz vierkantig. Sehen Sie doch, wie sich der Kran neigt. Im nächsten Augenblick muß alles zum Teufel gehen!"

Es besteht kein Zweifel, der Mann hat recht, es ist zum Wahnsinnigwerden.

Der Bug von „U 3" liegt schon bis Unterkante Torpedoklappe über Wasser.

Freiherr von Forstner klettert auf den Bug von „U 3". Man reicht ihm einen Hammer herüber. Unter ihm in dem Torpedoraum ist ja der Hauptteil der Besatzung eingeschlossen. Forstner klopft mit dem Hammer auf das Boot.

Zunächst keine Antwort.

Aber jetzt: Es klopft zurück, sie haben verstanden, sie leben!

Forstner macht weiter Morsezeichen:

„Unten alles wohl?"

Die Klopftöne antworten: „Größter Luftmangel!"

Die Stahlleine, welche „U 3" hält, kann jeden Augenblick reißen. Wenn das wirklich geschieht, müssen die dreißig da unten ersticken. Man muß es eben wagen. Man muß die Torpedoklappe öffnen. Das kann aber nur von innen geschehen. Die da unten müssen die Klappe selber öffnen.

Gewiß, öffnen sie die Klappe und reißt dann das Seil, dann läuft das Wasser in die offene Torpedoklappe, und die dreißig ertrinken. Aber man muß es wagen. So wie es jetzt ist, werden sie ersticken. Es darf keine Minute verloren werden.

Forstner morst: „Öffnet Torpedorohr!"

Warum antworten sie denn nicht?

Warum beraten sie denn so lange?

Endlich tönt von unten leiser Hammerschlag: „Wir öffnen!"

Ich springe mit einigen Leuten in ein Ruderboot, fahre an die Torpedoklappe heran.

Langsam öffnet sie sich. Die Luft zischt uns entgegen, sie zischt so mächtig heraus, daß wir von dem Druck ganz taumelig werden. Nein, nicht von dem Druck werden wir taumelig, sondern von dem Gestank. Faul, verbraucht und stickig stinkt das Gezisch, das aus dem Torpedorohr kommt.

Dreißig Mann im Torpedoraum und fünf Stunden unter Wasser. Es ist kein Wunder!

Warum schieben sie denn die Klappe nicht weiter auf? Das Loch ist erst faustgroß. Ich rufe hinunter:

„Was ist denn los?"

„Wir können nicht mehr, wir sind völlig erledigt!"

„Kinder, ihr müßt. Das Drahtseil, das euch hält, reißt jeden Augenblick!"

„Wir können nicht mehr!"

„Um Gottes willen, Kinder, ihr müßt, ihr verfluchten Hunde, wir halten euch keine zehn Minuten mehr, ihr müßt wie die Ratten versaufen!"

Langsam, o so langsam schiebt sich die Klappe weiter. Die Bewegung feilscht um jeden Millimeter. Jetzt endlich ist sie dreiundvierzig Zentimeter weit offen.

Das Torpedorohr liegt frei. Acht Meter tief geht das Rohr in den Torpedoraum hinunter. Durch dieses Rohr müssen wir die dreißig Mann hochholen.

Ich werfe eine Leine in das schräggestellte Rohr. Die Leine wird gepackt.

„Fertig?"

„Fertig!" tönt es von unten herauf.

Wir ziehen, der erste Mann kommt nach oben, gelb, taumelig, schweißbedeckt. Wieder die Leine herunter. Noch einer, wieder einer, und so eine ganze Reihe. Schließlich bleibt einer im Rohr stecken. Schon sehen wir sein schwarzes Haar, seine gelben Augen glänzen aus dem dunklen Rohr, sein Gesicht ist geisterhaft blaß.

„Was ist los?"

Wir fallen beinahe um, er hat die Leine losgelassen.

Ich blicke wieder in das Rohr und erkenne sein blasses Gesicht. Der Mann, der jetzt hilflos im Rohr steckt, ist der tüchtige Ingenieur des Bootes. Er heißt Iven.

In unserem Ruderboot liegt zum Glück eine lange Stange, die stecke ich in das Rohr und setze sie dem Ingenieur auf die Schulter. Ich stoße ihn wieder nach unten. Die Leine fliegt hinterher.

„Fertig?"

Keine Antwort.

„Immer noch nicht fertig?"

Wieder keine Antwort.

Die Stille da unten ist doch nicht die Stille des Grabes?

„Freiwillige vor! Es muß einer runter!"

Der junge Unteroffizier neben mir besinnt sich nicht:

„Ich gehe runter, Herr Oberleutnant!" Schon saust er ab. Die Leine folgt ihm. Ich rufe nach unten:

„Legen Sie die Leine den Leuten unter die Arme und machen Sie den Knoten über der Brust fest!"

Es dauert ja wieder unerträglich lange.

Dann kommt ein verzweifelter Schrei. „Hochziehen!"

„Hau ruck", ziehen wir an.

Ich traue meinen Augen nicht. Aus dem Torpedorohr ziehen wir meinen Unteroffizier heraus.

Wir stellen den Unteroffizier auf die Beine, er starrt mich an. Ich will ihn ansprechen. Da macht er die Augen zu und fällt um. Erledigt ... ganz aus.

Was kann denn unten los sein? Einen Moment mal überlegen. Halt!

Neben dem Torpedoraum liegt der Akkumulatorenraum. Wenn Seewasser in die Akkumulatoren eindringt, bilden sich Chlorgase. Die Chlorgase können durch das undichte Schott gedrungen sein. Chlorgasvergiftung!

Das ist eine gefährliche Situation, also muß ein Offizier hinunter. Ich steige ins Torpedorohr und rutsche los. Dem Mann, der neben mir stand, rufe ich zu, er möge mir folgen.

Ich bin unten, jetzt kommt auch der andere. Es ist ein kleiner Heizer. Es ist stockduster hier unten. Die Luft ist bestialisch. Wir stehen auf Menschenleibern, das fühle ich. Sie liegen ganz eng aneinandergepfercht unter mir. Ich rufe nach oben.

„Werft mir eine Taschenlampe herunter und Preßluftschlauch!"

Beides kommt nach einiger Zeit.

Was wir jetzt im Schein der Taschenlampe sehen, ist schaurig.

Die Männer hier unten scheinen schon tot zu sein.

Sie liegen in den unmöglichsten Stellungen verkrampft durcheinander. Es sind fast alles Offiziere, Schüler, die auf „U 3", dem Schulboot, unterrichtet wurden.

Jetzt, wo ich dies niederschreibe und mir die Namen ins Gedächtnis rufe, besinne ich mich, daß damals unten im Torpedoraum eine ganze Menge Offiziere lagen, die es im Krieg zu großen Namen gebracht haben.

Wir mußten tüchtig zupacken. Es war nicht leicht, die Leute so mit der Leine zu befestigen, daß man sie von oben aus durch das enge Rohr hindurchziehen konnte. Überdies hatten wir doch nicht viel Zeit, jeden Moment konnte oben das Seil reißen, mit dem der „Lange Heinrich" das U-Boot hielt. Es war besonders schwer, die Schultern der Männer in das enge Torpedorohr zu kriegen. Ich mußte mit den Füßen nachtreten, um sie hineinpressen zu können.

Endlich sind alle durch das Rohr nach oben gezogen. Ich taste mich mit der Taschenlampe nach vorn, wo über den Torpedorohren ein wenig Platz ist. Aha, meine Ahnung! Ganz vorn liegt noch ein dunkles Kleiderbündel. Das ist der letzte, und Gott sei Dank, daß er es ist. Ich bin ganz am Ende. Ich zerre ihn hinter mir her. Endlich kriegen wir ihn auch ins Rohr! Fertig! Er saust nach oben ... Und jetzt wir.

Himmlisches Licht. Vorher war mir der Hafen so grau und trübe erschienen. Jetzt schlägt mir das Grau wie strahlendes Weiß entgegen.

Das Deck des Torpedobootes ist ein einziges Krankenlager. Die dreißig Geretteten liegen nebeneinander.

Sanitätspersonal, Ärzte knien und hantieren herum, die Arme der Ohnmächtigen werden bewegt, alle haben Gasvergiftung. Fast alle mußten ins Lazarett, aber alle haben sich erholt.

Vormittags um zehn Uhr war „U 3" untergegangen. Jetzt ist es fünf Uhr nachmittags. Schatten fallen lang über das Wasser. Alle haben wir gerettet, nur der Kommandant Fischer, sein Leutnant und sein Rudergänger sitzen immer noch im Turm. Sie haben durch das Sehrohr die Rettung der Leute beobachtet, und ihnen selber war kaum zu helfen. Der Kommandoturm mit seinem Lukendeckel lag vielleicht noch eineinhalb Meter unter Wasser. Damit wir uns mit Fischer verständigen konnten, hatten wir auf eine Tafel mit Kreide unsere Fragen geschrieben:

„Wie befindet ihr euch?"

Als Antwort drehten sie das Sehrohr nach rechts oder nach links. Doch langsam wurde das Drehen schwächer und immer matter.

Wie lange konnten sie noch leben? Wir berechneten die Zeit nach dem Luftvorrat im Turm. Zwölf Stunden!

Sollten wir nicht auf die Tafel schreiben: „Turm öffnen und durchs Wasser raus!"?

Aber so einfach war das nicht. Befand sich der Turm unter Druckluft oder konnte man das Turmluk ohne weiteres gegen den Druck des Wassers öffnen? Denn die Luft im Turm mußte einen Druck haben, der dem Wasserdruck an der Stelle glich, wo das Turmluk lag. War dagegen der Turm luftdicht gegen das übrige Boot

abgeschlossen, so war die Turmluft unter normalem Druck. Bei normalem Druck aber hätte man das Luk nicht öffnen können.

Die Leute unten waren überdies matt. Was nützt ihnen also der Rat: „Turmluk öffnen und durchs Wasser raus!"

Es wurde beschlossen, zu versuchen, das Boot noch ein bißchen zu heben, so weit, daß das Turmluk an die Wasseroberfläche kommt.

Inzwischen war Admiral Lans, der Inspekteur der U-Boote, auf der Unfallstelle erschienen. Er gibt selber alle Anordnungen.

Der Kran arbeitet nur wenige Sekunden.

Jetzt knallt ein Blitz über den Hafen. Ein gigantischer Peitschenhieb saust auf das Wasser nieder, die graue Flut schäumt hoch auf. Die Kranleine ist gebrochen. Der „Lange Heinrich" stürzt um. Nein, er ist nicht umgestürzt. Er richtet sich wieder auf. Aber „U 3" ist abgesackt und liegt jetzt auf dem Grund, dreizehn Meter tief im Schlamm.

Jetzt muß der Torpedoraum auch schon voll Wasser gelaufen sein. Hört auf, es ist alles aus!

Bin ich schon so müde, daß mein Auge ein Phantom sieht? Ist es eine Fata Morgana, die da am Rande des Hafens steht?

Nein, nein, es ist Wahrheit! Die Helden dieses Tages sind die Arbeiter der Kieler Werft. Sie haben ein Wunder vollbracht. Wozu zwei Wochen nötig waren, hatten sie durch gewaltige Kraftanspannung in ein paar Stunden geschafft.

Was da angedampft kam, war S. M. S. „Vulkan".

Der „Lange Heinrich" kann abfahren. „Vulkan" wird „U 3" heben.

„Vulkan" ist ein sehr sonderbares Schiff. Es sind eigentlich zwei Schiffe, zwei Schiffskörper sind miteinander verbunden. Die Verbindung der zwei Schiffskörper ist ein schweres Gerüst. Aus dem Gerüst hängen zwei lange Takel wie Elefantenrüssel heraus. Die Takel sollen die Hebearbeit machen.

„Bravo, ‚Vulkan', komm heran!"

Das Wetter ist schlechter geworden. Jetzt erst merke ich, daß ich mittags mit meinem Burschen aus der Wanzenburg losgerast bin, ohne mir einen Mantel überzuziehen. Der Wind pfeift mir kalt durch die Kleider. Das ginge noch, aber der Wind hindert auch den „Vulkan". Der „Vulkan" muß so verankert werden, daß er gerade über „U 3" liegt, dazu müssen hinten und vorn zwei Anker ausgeworfen werden. Das Manöver gelingt nicht gleich. Der Wind und die Dunkelheit erschweren alles. Endlich, nachts elf Uhr, ist es so weit.

Jetzt kommt die eigentliche Arbeit. Die beiden Takel des „Vulkan" müssen in zwei Haken eingeöst werden, die auf dem Druckkörper von „U 3" sitzen. Das ist keine leichte Aufgabe. Jeder Block an jedem Takel des „Vulkan" wiegt eineinhalb Tonnen.

Wir sind alle nervös und ungeduldig. Auch unsere Taucher sind nervös. Sie haben seit dem frühen Morgen gearbeitet. Jetzt müssen sie wieder hinunter.

Ich beobachte die Luftblasen, die von dem Taucher

aus dem Wasser aufsteigen, und halte die Signalleine in der Hand. Er soll mir durch die Signalleine signalisieren, daß die Takel eingeöst sind.

Am „Vulkan" hängen zwei helle Bogenlampen und werfen ihren Schein auf die trübe glitzernden Wellen.

Nichts von den Tauchern zu sehen als die Luftblasen, die in dem hellen Schein der Bogenlampen hochquirlen.

Endlich kommt das Signal: „Wir wollen hochkommen!"

Mit schweren Bewegungen klettern die beiden Taucher aus dem grauen Wasser.

Die Takel sind nicht eingehakt: „Wir können nicht mehr!" sagen die Taucher, „und in der Dunkelheit ist die Orientierung so schlecht."

Also muß ich selber nach unten.

Diese Tatsache stelle ich mit Bedauern fest, denn ich kann zwar tauchen, aber gegen meine Taucher habe ich doch den Nachteil, daß sie alle geübte Handwerker sind. In allen praktischen Dingen, wo es auf Arbeit mit Fäusten ankommt, sind die Taucher mir weit überlegen.

Es hilft aber nichts, sie sind alle halb erfroren und abgearbeitet.

Ich spreche mit Meister Jepp. Er ist ein hervorragender Taucher, der beste von allen.

Jepp ist auch erledigt, aber er erklärt sich bereit, mit mir noch einmal nach unten zu gehen. Wir legen die Rüstungen an und steigen hinab.

Ich habe eine dünne Leine in der Hand. Diese Leine

ist mit dem Takel des „Vulkan" verbunden. Wir sinken und halten uns dicht nebeneinander. Wir haben Glück. Ich fühle die Haken auf „U 3". Ich mache mit meiner Leine einige Signale, die wir vorher verabredet haben. Das Schiff muß mehr voraus, mehr backbord, usw.

Ich arbeite im Dunkeln herum, wir sind vielleicht eine halbe Stunde unten. Da gibt mir der Taucher einen Puff. Das hatten wir verabredet, er sollte mich puffen, wenn die Takel eingehakt sind. Ich taste noch einmal die Ösen ab. Tatsächlich alles in Ordnung.

Also: „Holt uns hoch!"

Wir sind oben, und jetzt zittert es durch beide Rümpfe des „Vulkan". Seine Maschinen arbeiten, er hebt. „Vulkan" ist stark, er macht die Arbeit spielend.

Ich sitze immer noch im Taucheranzug und habe nur den kupfernen Helm abgenommen. Schon ist das Turmluk von „U 3" zu sehen. Jetzt liegt es über Wasser. Alles starrt nach dem Luk. Wird es sich jetzt öffnen? Wird Fischer im nächsten Moment fröhlich aus dem Luk winken?

Nichts rührt sich — — das Boot ist tot.

Die Leute des „Vulkan", die jetzt auf das U-Boot gesprungen sind, sehen im Schein der Bogenlampen wie Gespenster aus. Sie sprechen nichts, nur ihre schweren Schraubenschlüssel klirren. Jetzt ist ihre Arbeit vollbracht. Das Luk springt auf.

Ein schwarzes Loch. Nichts weiter. Kein Fischer.

Ein Mann steigt in das Luk. Dann in den Turm. Er bleibt lange unten. Dann schiebt sich langsam ein Kopf

nach oben. Jetzt können wir das Gesicht erkennen. Das Gesicht gehört dem Mann, der hinuntergeklettert war. Er sagt kein Wort, aber unsere Herzen wissen: zu spät!

Der Mann winkt, er verschwindet wieder. Andere klettern ihm nach, dann hebt man drei leblose Körper ins Licht der Bogenlampen. Der Arzt beugt sich über sie.

„Sie sind noch warm", sagt er.

Ich stehe neben dem Arzt und sehe Fischers bleiches Gesicht leuchten. Die Sanitäter ziehen ihm die Arme nach hinten, hin und her schwingen die Arme, immerzu. Das grelle Weiß der Bogenlampen treibt mit unseren Schatten zynischen Spuk. Immer wieder glaube ich irgendeine Regung in Fischers Gesicht erhaschen zu können.

Jetzt dämmert schon der Wintermorgen. Mein Chronometer zeigt sieben Uhr.

Der Arzt erhebt sich, er sagt kein Wort und sieht uns nur an.

Der Kommandant des „Vulkan", Korvettenkapitän Heuberer, gibt Befehl, die Anker zu lichten.

Zehn Uhr morgens, und unsere Arbeit ist beendet.

Als wir mit unserer traurigen Last im Dock sind, umringen uns die Zeitungsleute. Wir richten ihnen unsere schwarze Botschaft aus. Jetzt laßt uns schlafen gehen.

Es wurde nichts aus dem Schlaf, zu viel Anfragen sind da, wir müssen immer wieder Berichte machen. Endlich abends ist alles vorbei.

Dann endlich kam ein langer Schlaf, dann kam die Leichenfeier für die drei toten Kameraden. Die Kieler

nahmen tiefen Anteil an dem Schicksal unserer Kameraden. Ganz Kiel stand Spalier für die drei, und dann kam ein Orden für mich. S. M. hatte mir den Kronenorden am Bande der Rettungsmedaille verliehen. Groß-Admiral von Tirpitz hat im Reichstag bei der Besprechung des Unglücks über unsere Arbeit gesprochen.

Dann vergingen wieder ein paar Tage. Ich konnte das bleiche Gesicht von Fischer nicht vergessen.

Dann wurde mir mitgeteilt, ich sei als Kommandant für ein U-Boot vorgesehen.

Diese Nachricht riß mich wieder ins Leben zurück. Das war wirklich eine unerwartete Auszeichnung.

Ich mußte sofort auf die U-Boot-Schule.

Inzwischen hatte man „U 3" ins Dock geschleppt und die Schäden, die das Boot genommen hatte, ausgeheilt. „U 3" wurde wieder in Dienst gestellt, und als der Krieg begann, war ausgerechnet ich der Kommandant dieses Bootes.

Von den Wundern der Tiefe

Ein U-Boot-Kapitän muß gut schwimmen können, er muß ein guter Seemann sein und Glück haben. Wenn er kein Glück hat, nützt es ihm nichts, wenn er noch so gut schwimmen kann und ein noch so guter Seemann ist, aber das Glück nützt ihm gar nichts, wenn er wieder nicht gut schwimmen kann, wenn er kein guter Seemann ist. Es gehört alles drei zusammen.

Dann aber müßte ein guter U-Boot-Kommandant das Element, dem er sich anvertraut, das Wasser, genau kennen. Das kennt er ja, wenn er ein guter Seemann ist, wird man mir antworten. Nein!

Es ist ja bekannt, daß die Seeleute nicht gern schwimmen lernen. Seeleute wissen eine ganze Menge von den Eigenschaften des Wassers, aber das Wasser selbst kennen viele Seeleute nicht.

Mich hatte das Schicksal insofern begünstigt, als ich zu den U-Booten kam, weil ich durch meine Neigung und durch meine Tätigkeit als Bergungsoffizier des „Vulkan" mit dem Wasser sehr gut vertraut war. Das Wasser, ich meine seine Tiefe, hatte keine Schrecken für mich. Ich war ein guter Taucher.

Einen Kursus für Taucher macht mancher Seeoffizier

mit, aber mich hatten meine Neigungen weit über die Kenntnisse hinausgeführt, die man sich in einem Taucherkursus aneignen kann.

Mich hat die Tiefe des Wassers immer gelockt.

Das Tieftauchen war damals, als ich anfing, 1911, noch eine ziemlich unbekannte Sache.

Als Bergungsoffizier des „Vulkan" hatte ich den dienstlichen Auftrag, die Rettungsgeräte für die U-Boote auszubauen. Dieser Auftrag führte mich mit der Industrie zusammen. Die Drägerwerke in Lübeck kamen mir bei meinen Versuchen besonders entgegen.

Damals erfand ich den Unterwasserschlitten. Der Unterwasserschlitten ist ein Apparat, der auf dem Grunde des Meeres an langer Leine von einem Dampfer geschleppt wird. In diesem Apparat sitzt ein Taucher, den eine Stahlblechschale vor dem Wasserdruck schützt. Der Taucher hält einen Hebel in der Hand, der an ein Tiefenruder angeschlossen ist. Dieses Tiefenruder ermöglicht es, über alle Unebenheiten des Meeresgrundes, Felsen und starke Pflanzen, hinwegzuschweben.

Der Wasserschlitten war von mir als ein Hilfsgerät gedacht, das es ermöglichen sollte, große Flächen des Meeresgrundes nach untergegangenen U-Booten, Torpedos, Minen usw. abzusuchen.

Wie es bei Erfindungen schon geht, wollte die Marine, als ich ihr die Skizzen für den Taucherschlitten einreichte, den Apparat nicht bauen. Man hielt den Schlitten für eine Jules-Verne-Konstruktion und glaubte nicht, daß er funktionieren könne.

Ich erzählte dem Chef der Drägerwerke, Herrn Dr. Dräger, von meinem Kummer, und er entschloß sich, einen Probeschlitten zu bauen.

Als der Apparat fertig war, wurden mein Nachfolger auf dem „Vulkan", Herr Oberleutnant Bräutigam, und ich zur Besichtigung eingeladen.

Der Apparat sollte in der Lübecker Bucht ausprobiert werden.

Als wir ankamen, sagte Dr. Dräger zu mir:

„Valentiner, Sie haben uns verleitet, den Apparat zu bauen — jetzt müssen Sie ihn uns auch vorführen."

Ich mußte mir also einen Taucherapparat anlegen und tat es gern. Es war natürlich ein schlauchloser und ganz moderner Taucheranzug. Dann kletterte ich in meinen Schlitten und ließ mich langsam auf Grund sinken, zwanzig Meter tief.

In dem Taucherapparat war ein Telefon angebracht. Ich melde, daß ich ganz unten angekommen bin, und bitte, mich langsam anzuschleppen.

Die Schleppleinen wurden steif, und der Apparat schwebte ganz leicht über dem Grunde.

Ich war selig. Ich rufe durchs Telefon: „Schneller schleppen!" Es ging immer besser, der Schlitten tanzte wie eine Feder über dem Grund der Lübecker Bucht, das Tiefenruder funktionierte ausgezeichnet. Ich schiebe über das Gestein hinweg, wie ich will. Es machte mir riesigen Spaß, und ich telefonierte nach oben: „Noch schneller schleppen!"

„Geht nicht mehr", rufen sie herunter, „wir fahren mit äußerster Kraft!"

Also befahl ich zu halten und komme heraus. Die Probefahrt war glänzend gelungen.

Jetzt steigt Bräutigam in den Schlitten und geht nach unten. Ich stand oben im Schleppboot, hielt seine Signalleine und sprach mit Bräutigam durchs Telefon.

Das Wasser war ganz klar, und man konnte den Schlitten deutlich erkennen.

„Es geht herrlich", ruft Oberleutnant Bräutigam, „lassen Sie doch gleich äußerste Kraft fahren."

Wir legen los, was das Zeug hält. Plötzlich gibt es einen mächtigen Ruck, und unser Schlepper steht. Der Schlitten muß unten gegen ein Wrack oder sonst irgend etwas anderes gestoßen sein.

Mir schlägt der Schreck in die Knochen, das kann ja ein Menschenleben kosten.

„Stop!" rufe ich dem Maschinisten zu, und als ich noch überlege, was passiert sein kann, taucht Bräutigam schon an die Oberfläche. Er lacht in seinem Helm, als wir ihn heranziehen, und winkt mit der Hand.

Gott sei Dank!

Es war nicht so gefährlich, erzählt er dann, er habe nur nicht aufgepaßt und sei gegen einen großen Stein gefahren. Daher kam der plötzliche Ruck; ihm selbst und dem Schlitten sei nichts passiert.

Na, das war ja wunderbar. Und ich fühlte mich mächtig als erfolgreicher Erfinder.

Auch Herr Dr. Dräger war zufrieden, daß die Kosten für den Apparat nicht umsonst gewesen waren.

Die Fotografie des Schlittens erschien in allen illustrierten Zeitungen, und ein Künstler malte ein sehr schönes Bild. Dies Bild zeigte eine wunderbare Meeresbodenlandschaft mit Meerjungfrauen und Haifischen. Dazwischen war mein Schlitten zu sehen, wie er in voller Fahrt über den Meeresboden saust.

Die Drägerwerke haben später einige Schlitten an die Marine zum Suchen verlorener U-Boote verkauft, und einige sind ins Ausland geliefert worden. Sie wurden für die Perlenfischerei zum Aufsuchen der Muschelbänke benutzt.

Mein Schlitten hatte mich kühn gemacht, und ich arbeitete weiter.

Ich tollte mich auf allen Gebieten der Taucherei, schrieb Taucherreglements und stellte Tierversuche in Druckkammern an, um herauszukriegen, wieviel Luftdruck und wieviel Sauerstoffdruck der Mensch vertragen kann.

Durch diese Versuche kam ich dahinter, daß man wahrscheinlich in neunzig bis hundert Meter Tiefe tauchen kann, wenn reichlich Preßluft vorhanden ist. Allerdings verbraucht man dabei sehr viel Luft. Das ist sehr wichtig zu wissen. Die Kohlensäure, die der Mensch unter Wasser ausatmet, wirkt durch den enormen Druck besonders schädlich.

Mir selber gelang es damals noch nicht, neunzig bis hundert Meter tief zu tauchen. Immerhin aber stellte ich

einen Weltrekord auf. Ich tauchte bis auf achtundsechzig Meter. Tiefer zu tauchen, wurde mir von meinen Kommandanten nicht gestattet.

Tauchen ist wunderschön. Es soll sich dabei keiner durch seine eigene Phantasie erschrecken lassen. Seine Phantasie verführt den Menschen dazu, anzunehmen, daß man sich unter Wasser nicht wohlfühlen könne. Das ist Unsinn. Es ist wunderbar unter Wasser. Das Lebensgefühl erhöht sich sogar. Dem Körper wird immer wohler, je tiefer man kommt. Den Druck spürt man gar nicht. Den Druck spürt man deshalb nicht, weil der ganze Körper, das Blut und alle Organe den hohen Druck aufgenommen haben. Nur das Herz schlägt schneller als gewöhnlich, und darauf muß man beim Tauchen zuerst Rücksicht nehmen. Alle Bewegungen, die man unter Wasser macht, müssen ganz langsam ausgeführt werden, weil sonst das Herz trommeln würde wie ein Motor.

Beim Tauchen kann man in ganz kurzer Zeit auf enorme Tiefen gehen. Das schadet nichts. Nur beim Hochkommen muß man sich vorsehen. Das Hochkommen braucht Zeit und Ruhe. Besonders langsam muß man hochkommen, wenn man lange unter Wasser war. Würde man das Hochkommen übereilen, dann käme das Blut des Tauchers ins Schäumen.

Das hat seinen Grund. Die Luft besteht aus Sauerstoff und Stickstoff. Der Sauerstoff geht ins Blut. Der Stickstoff soll nicht ins Blut gehen, er ist nur dazu da, den Sauerstoff zu verdünnen. Unter hohem Druck, bei großen Tiefen geht auch der Stickstoff ins Blut. Der

Stickstoffgehalt des Blutes aber bewirkt es, wenn man zu schnell nach oben kommt, daß unser Blut zu schäumen beginnt, ähnlich als öffne man ganz plötzlich eine Selterflasche. Das Schäumen des Blutes ist sehr gefährlich. Es kann im Rückenmark einen Erguß hervorrufen. Lähmungserscheinungen sind die Folge, Taucher-Erscheinungen genannt.

Das Schäumen des Blutes verhindert man, wenn man ganz langsam nach oben geht und so dem Stickstoff Gelegenheit gibt, sich langsam aus dem Blut zu befreien.

Ich war der erste deutsche Marineoffizier gewesen, der sich intensiv mit der Taucherkunst beschäftigt hatte. Ich tauchte, wo ich nur eine Gelegenheit dazu fand, und nahm besonders solche Taucherpartien wahr, bei denen es auf dem Grunde des Meeres etwas zu sehen gab. Meine Marotte, die mich beinahe mehr unter dem Wasser leben ließ als am Lande, machte meinen Namen als den eines Taucherspezialisten zunächst in der Marine, dann aber auch außerhalb der Marine bekannt.

So bekam ich von überallher Anregungen zu meinen Tauchversuchen. Ich machte kleine Reisen zu interessanten Wasserstellen.

So habe ich auch an der Stelle getaucht, wo im Jahre 1848 das dänische Linienschiff „Kong Christian VIII." in die Luft geflogen war. Diese Stelle ist beim Hafen von Eckernförde. Ein dänisches Geschwader wollte damals in den Hafen eindringen. Die Schleswig-Holsteiner hatten aber am Land Feldbatterien aufgestellt und schossen mit glühenden Kugeln so lange auf den

„Kong Christian", bis er in Brand geraten war, bis der Brand seine Pulverkammer erreicht hatte und er in die Luft flog.

Der „Kong Christian" hatte die Kriegskasse für die ganze Flotte an Bord gehabt, und ich träumte davon, die alte Kasse am Grunde des Meeres unversehrt zu finden und zu bergen.

Als ich nach Eckernförde kam, einer kleinen Fischerstadt, konnte ich auch einen alten Mann von siebenundachtzig Jahren ausmachen, der als Jüngling den Kampf miterlebt hatte. Trotz seines Alters kam er mit in mein Taucherboot und führte das Boot an eine Stelle, die etwa hundert Meter vom Strand entfernt war.

„Genau hier", sagte er, „lag der ‚Kong Christian' vor Anker und konnte wegen des scharfen Ostwindes, der in die Bucht hineinwehte, nicht hinaussegeln. Genau hier ist er auch beim Kampf mit den Landbatterien in die Luft geflogen."

Ich zog meinen Taucheranzug an und ließ mich auf den Grund des Wassers nieder. Die Tiefe betrug etwa zwanzig Meter. Ich suchte lange am Grunde herum und drehte alles um und um, aber weder eine olle Kriegskasse noch sonst etwas war zu finden.

Beim Graben in dem sandigen Grunde fanden wir nach langem Suchen endlich eine verrostete Kanonenkugel, faustgroß etwa. Ich nahm sie als Beute mit nach oben, sie liegt heute noch auf meinem Schreibtisch.

Meine ständigen Bemühungen um die Vervollständigung der Taucherkunst brachten mir auch neue Ideen.

Für das Rettungssystem unserer U-Boote ersann ich Einrichtungen, die allgemein Anklang fanden.

So wurden bald nach der Katastrophe von „U 3" auf allen U-Booten die sogenannten „Tauchretter" eingeführt.

Ein Tauchretter ist ein kleiner Tauch-Apparat, dessen Mundstück man im Munde hält, um dadurch zu atmen. Am anderen Ende des Schlauches sitzt eine Kalipatrone. Durch die Kalipatrone wird die ausgeatmete Luft gedrückt und die Kohlensäure gereinigt. Hinter der Kalipatrone ist ein Gummibeutel, der als Luftsack dient und durch eine Sauerstoffpatrone mit Sauerstoff gefüllt wird. In der Sauerstoffpatrone ist so viel Sauerstoff aufgespeichert, daß er etwa eine Stunde lang für einen Menschen ausreicht.

Diese Apparate waren in ihrem Prinzip von der Firma Dräger in Lübeck erfunden worden. Ich hatte aber sehr viel an der Vervollständigung des Apparates mitgearbeitet und dafür gesorgt, daß er für die Praxis wirklich sicher arbeitete.

Es wurde jeder Angehörige der U-Boot-Waffe mit einem solchen Tauchretter ausgerüstet.

Durch meine alten Beziehungen zum „Vulkan" konnte ich auch eine Einrichtung schaffen, mit der man jeden U-Boot-Mann mit dem Tauchretter ausbilden konnte. Diese Einrichtung war eine Taucherglocke, die so groß war, daß sie vier Menschen aufnehmen konnte. Sie wurde in das große Takel des „Vulkan" gehängt und bis zu zwanzig Meter Tiefe ins Meer hinabgelassen.

Die Ausbildung meiner Leute ging so vor sich, daß immer drei Mann mit mir zusammen in die Taucherglocke gingen.

Die drei hatten Tauchretter bei sich. Ich arbeitete ohne Tauchretter, weil ich mich ja zum Schluß wieder mit der Taucherglocke hochziehen ließ.

Natürlich hatte auch keiner von uns Taucheranzüge an, sondern die Kleidung, die man gewöhnlich an Bord trug.

Auf ein Signal ließ der „Vulkan" die Glocke sinken bis auf die befohlene Tiefe. Daß diese erreicht war, merkten wir schon immer daran, daß uns das Wasser in der Glocke, wenn wir aufrecht auf dem Tauchpodest standen, bis zur Brust reichte. Waren wir gut auf zwanzig Meter Tiefe angekommen, dann mußte einer nach dem anderen seinen Tauchretter anlegen, sich ins Wasser bücken und unter dem Rand der Glocke durchkriechen. Kurz bevor der Mann die Glocke endgültig verließ, hakte er ein Bleigewicht ab, das ihm im Wasser das Gleichgewicht gegeben hatte. Durch das Freimachen von dem Bleigewicht bekam der Mann Auftrieb und ließ sich an die Oberfläche hochtreiben. Wenn die Leute die erste Furcht überwunden hatten, ging alles spielend leicht.

Als alle mit dem Tauchretter ausgebildet waren, machte ich mir einmal einen kleinen Scherz, der auf dem „Vulkan" große Bestürzung hervorrief.

Ich war der letzte in der Taucherglocke und gab das verabredete Signal zum Hochwinden. Ich blieb aber nicht auf dem Podest stehen, sondern schwamm aus der

Glocke in zwanzig Meter Tiefe heraus. Wohlgemerkt, ich hatte keinen Tauchretter bei mir und war auch nur im Badeanzug.

Ich wollte versuchen, ob man die zwanzig Meter auch mit eigener Luft durchhalten konnte. Es ging ganz wunderbar, und ich machte eine merkwürdige Beobachtung.

Ich fühlte und sah, weil ich unter Wasser immer die Augen offen halte, daß mir langsam Luftblasen aus Mund und Nase perlten und daß ich gar keine Atemnot hatte wie sonst beim Luftanhalten. Ich konnte auch sehr lange unter Wasser bleiben und sehr weit schwimmen. Das war ein wunderbares Gefühl, wie ich umrieselt von Luftperlen dahinschwamm. Ich fühlte mich den Fischen verwandt. Ich sah auch alles wunderbar, tauchte unter dem „Vulkan" hindurch und ließ mich ganz langsam, vom „Vulkan" weit entfernt, an die Oberfläche treiben.

Inzwischen hatten die auf dem „Vulkan" die Taucherglocke hochgewunden und waren mächtig erschrocken, die Glocke leer zu finden. Sie erwarteten, mich auf dem Podest stehend zu finden, aber kein Valentiner war zu sehen.

Ich sah, wie sie aufgeregt hin und her liefen, und schrie ihnen „Hallo!" übers Wasser zu. Sie konnten sich gar nicht fassen über meine Leistung. Von diesem Tage an galt ich als ein großes Tauchwunder und mußte allen Kameraden meinen Trick immer wieder vormachen.

Ich habe über das scheinbare Wunder, in so großer Tiefe mühelos unter Wasser schwimmen zu können,

nachgedacht. Die Erklärung des Wunders ist ganz einfach.

Auf zwanzig Meter Tiefe sind zwei Atmosphären Luftdruck in der Taucherglocke. Die Lunge steht also auch unter diesem Druck und erhält dadurch dreimal so viel Sauerstoff als an der Oberfläche. Darum kann man auch dreimal so lange unter Wasser bleiben als normalerweise. Beim Hochkommen läßt der Wasserdruck nach, die Luft in der Brust dehnt sich aus und perlt, indem sie durch Mund und Nase ausströmt, von selbst ins Wasser.

Erst in dem Augenblick, wo ich diese Erklärung gefunden hatte, war ich ein richtiger U-Boot-Mann. Jetzt hatte die Tiefe des Meeres auch den letzten Schrecken für mich verloren. Ich hatte der Tiefe ihre Geheimnisse abgelauscht und fühlte mich in der Tiefe des Wassers so glücklich wie andere im „rosigen Licht".

Aus meinem Erlebnis war für die Marine zu folgern, daß die Insassen eines U-Bootes, das untergegangen ist, selbst aus größter Tiefe ohne Tauchretter nach oben kommen können. Der Kommandant hat nur nötig, den Raum, in dem sich die Besatzung befindet, von unten zu „fluten", das heißt unten ein Bodenventil aufzudrehen. Das Wasser wird dann in den Raum langsam eindringen und aufsteigen, so daß schließlich genau die gleichen Verhältnisse eintreten wie in einer Taucherglocke. Auch nur, wenn man das getan hat, kann man gegen den Druck des Wassers ein Luk öffnen. Dann, im letzten Augenblick, kurz vor dem Verlassen des Bootes, muß man tief Atem holen, um viel Luftvorrat zu haben, und

dann muß man versuchen, gleich mit der ausweichenden Luft möglichst viel Leute aus dem Boot herauszubekommen.

Ich bin überzeugt, daß es selbst bei sechzig Meter Tiefe möglich ist, ohne Tauchretter lebend an die Oberfläche des Meeres zu kommen.

Ich kenne aus der U-Boot-Geschichte Fälle, die meine Theorie bestätigen. Allerdings muß ich sagen, daß viele meiner Kameraden damals meine Versuche und Beobachtungen leise belächelten.

Einer der U-Boot-Kommandanten war ganz offen zu mir. Er sagte: „Lieber will ich unten im U-Boot versaufen als womöglich mit dem Tauchretter heil aus dem verunglückten Boot nach oben kommen und dann stundenlang auf See treiben."

Na ja!

Vielleicht, wenn der Krieg nicht gekommen wäre, hätte ich mich ganz der Tiefe des Meeres zugewandt. Vielleicht hätte aus mir einer der Männer werden können, die der Welt Kunde von dem geheimnisvollen Leben auf dem Meeresboden geben.

Eines Tages bekam ich von einem mir völlig unbekannten Herrn aus Breslau, von Dr. Paul Schottländer, einen Brief. Dr. Schottländer war durch meinen Ruf als „Tauchwunder" auf mich aufmerksam geworden. Er bat mich, die Leitung einer Forschungs-Expedition zu übernehmen. Er hatte sich im Mittelmeer ein kleines U-Boot bauen lassen, um einmal die Tier- und Pflanzenwelt im Mittelmeer zu studieren. Daneben

verfolgte er die Absicht, an gewissen Meeresstellen, wo im Altertum Schiffe mit Kunstschätzen untergegangen sind, systematisch Nachforschungen zu machen.

Dr. Schottländers U-Boot hatte den Namen „Loligo". Es hatte im Boden ein starkes Glasfenster, durch das man Beobachtungen machen konnte. Auch war eine Einrichtung für kinematographische Aufnahmen des Meeresbodens vorhanden und auch gleichzeitig eine Taucherschleuse, durch die der Taucher das auf dem Grunde liegende Boot verlassen konnte.

Dr. Schottländer beabsichtigte zunächst, von Brioni und Rovigno aus die Adria zu untersuchen.

Ich war schwer begeistert von dem Vorschlag, mir die Leitung dieser Expedition anzuvertrauen, und bat die Marineleitung um Urlaub.

Meine Vorgesetzten billigten meine Begeisterung und gewährten mir einen Urlaub von drei Monaten.

Ich habe diesen Urlaub nicht mehr angetreten. Der Krieg brach aus, und statt das Leben auf dem Meeresgrunde zu untersuchen, bin ich mit dem Tod am Grunde des Meeres spazierengefahren.

Jetzt beginnt der Krieg für „U 38"

Als ich nach meiner mißglückten Unternehmung im Finnischen Meerbusen vom Prinzen Heinrich so schroff behandelt worden war, verließ ich ihn in großer Aufregung. Ich glaubte nicht, eine so schlechte Behandlung verdient zu haben, und begab mich sofort zur U-Boot-Inspektion, wo ich um Ablösung von „U 3" bat.

Ich hatte keine Lust mehr, unter dem ungnädigen Prinzen zu fahren.

Die Aufregung dauerte ein paar Tage an, dann wurde mir mitgeteilt, daß ich als Kommandant für das neu einzustellende „U 38" ausersehen sei.

Na, die Freude! Wenn ich erst „U 38" hätte, würde ich dem Prinzen schon zeigen, daß sich ein junger Gaul anders reitet als ein alter.

„U 38" sollte Mitte Dezember fertig sein, bis dahin mußte ich mich noch mit „U 3" herumärgern.

Es wurde behauptet, englische U-Boote seien in die Ostsee eingedrungen. „U 3" und „U 4" wurden ausgesandt, um diese Boote zu jagen.

Es war fürchterlich. Der Winter hatte früh eingesetzt. Es war bitterlich kalt, und wir jagten in der klatschenden Ostsee einen unsichtbaren Gegner.

Ich bin heute noch felsenfest überzeugt davon, daß es damals in der Ostsee überhaupt keine englischen U-Boote gab. Aber wir mußten sie jagen.

Den ganzen Tag, solange es hell war, fuhren wir unter Wasser auf Sehrohrtiefe und guckten uns die Augen aus nach dem Feind. Nachts mußten wir auf Grund liegen. Gingen wir nicht auf Grund, dann hielten unsere eigenen Überwasser-Streitkräfte uns womöglich für die geheimnisvollen Engländer und schossen uns ab.

Das waren Nächte!

„U 3" und „U 4" waren die unwohnlichsten Boote der ganzen Marine.

Nachts war es so, als ob man sich in einen nassen Geldschrank zum Schlafen legen sollte.

Die Wohnräume hatten nicht die geringste Holzverkleidung, und von den Eisenwänden troff die Nässe herunter.

Wollte man sich schlafen legen, dann mußte man erst den elektrischen Ofen ins Bett stecken, um die Feuchtigkeit aus dem Bett zu vertreiben, um einigermaßen die Vorstellung von Wärme zu erzeugen. Dann kroch man unter die Decke und breitete über sich ein großes Wachstuch.

Wenn man morgens erwachte, standen die Falten des Wachstuches bis an den Rand voll Wasser.

Es wäre zum Verzweifeln gewesen, wenn meine Besatzung nicht aus richtigen alten Seemännern bestanden hätte.

Frühmorgens, wenn wir erwacht waren, krochen wir

nicht gleich aus den Betten, sondern sangen alle zusammen ein Lied. Es begann mit den schönen Worten:

„Reise, reise, Hottentotten,
Hi — He — Ho,
Und der Bootsmann ist besoffen,
Hi — He — Ha."

Hatten wir dieses Lied zu Ende gesungen, dann sprangen wir unter den Wachstüchern hervor und schimpften zusammen alle so lange auf den Koch, bis er mit dem heißen Kaffee angerannt kam.

So verbrachten wir unsere jungen Tage.

Während meiner finnischen Unternehmung hatte die Marine ein schweres Kreuzergefecht bei Helgoland in diesigem Wetter gehabt. Sie hatte dabei drei kleine Kreuzer eingebüßt.

Nach dieser grauen Nachricht war es wunderbar, zu hören, daß wir U-Boote wenigstens einen ersten Erfolg verzeichnen konnten.

Kapitänleutnant Hersing, dem Kommandanten von „U 21", war es gelungen, einen kleinen englischen Kreuzer, den „Pfadfinder", zu vernichten.

Dann kam Otto Weddigens großes Glück.

Im Verlauf einer Stunde vernichtete er drei große englische Panzerkreuzer.

Das war ein Jubel. Weddigen hatte der Welt gezeigt, welche ungeheure Wirkung ein U-Boot haben kann.

Wir U-Boot-Leute waren durch Otto Weddigens Tat mit einem Schlag aus der halben Verbannung gerissen, in die uns unsere erste Erfolglosigkeit gebracht hatte.

Plötzlich rechnete die Welt und rechnete Deutschland mit uns.

Innerhalb der deutschen Lande war Otto Weddigens Sieg auch moralisch von wunderbarer Wirkung. Die Taten von „U 9" richteten die Geister wieder auf. Man erinnere sich, daß Deutschland damals unter dem ersten Eindruck der Hungerblockade stand, die England über uns verhängt hatte. Man fing an, die Lebensmittel zu rationalisieren, das Markensystem setzte ein, und schon bildeten sich die ersten Polonäsen vor den Kartoffelkellern.

Der Erfolg Weddigens machte uns alle kühn.

Wir U-Boot-Leute überraschten die deutsche Regierung damals mit dem Vorschlage, als Maßregel gegen die Hungerblockade über England eine U-Boot-Blockade zu verhängen.

Rückwärts gerichtete Prophetie ist leicht.

Aber im Ernst: Was wäre geworden, wenn der U-Boot-Krieg so vorbereitet gewesen wäre, daß man ihn bei Kriegsbeginn eröffnet hätte? Ich übertreibe nicht: Unsere U-Boote hätten in den ersten Tagen, jeden Tag, ohne sich zu übernehmen, eine Million Tonnen Schiffsraum versenken können. Die Wirkung wäre für England drückend gewesen.

Damals gab es so gut wie keine Abwehr gegen die U-Boote. Es gab keine Wasserbomben. Sie waren damals noch nicht erfunden worden. Die U-Boot-Fallen aber hat England erst im Frühjahr 1915 eingesetzt. Die U-Boot-Fallen waren Schiffe, die wie neutrale Handelsschiffe aussahen und sich auch so benahmen. Ließ sich ein

U-Boot-Kapitän durch das harmlose Aussehen dieser Schiffe verleiten, nahe heranzufahren, so fielen aus der Bordwand Klappen herunter, und dahinter standen Geschütze, die ein U-Boot in wenigen Sekunden vernichten konnten. Andere U-Boot-Fallen waren harmlos aussehende Dampfer, die an langer Leine ein getauchtes englisches U-Boot im Schlepp hatten. Beschäftigten sich unsere U-Boote im aufgetauchten Zustande mit solchem Dampfer, so wurde es von dem englischen U-Boot, das inzwischen die Schleppleine losgeworfen hatte, vernichtet.

Damals aber, als wir der deutschen Regierung den Vorschlag machten, uns eine rücksichtslose U-Boot-Blockade um England schließen zu lassen, damals gab es auch diese Fallen noch nicht.

Wir U-Boot-Leute hätten den Krieg wirklich entscheiden können.

Aber die Regierung zögerte. Zwischen Bethmann Hollweg, dem damaligen Reichskanzler, und zwischen dem Großadmiral Tirpitz war damals ein heftiger Streit über die Verwendung der U-Boote ausgebrochen. Tirpitz wollte den uneingeschränkten U-Boot-Krieg. Er hatte die Waffe, der er anfänglich etwas vorsichtig, fast ablehnend gegenübergestanden hatte, schon in den ersten Kriegsmonaten schätzen gelernt. Mit uns U-Boot-Kommandanten war Tirpitz der Meinung, daß es den U-Booten gelingen könnte, durch einen rücksichtslosen U-Boot-Krieg England in die Knie zu zwingen. Bethmann Hollweg vertrat dagegen die Meinung, daß ein

uneingeschränkter U-Boot-Krieg das amerikanische Postulat von der Freiheit der Meere verletzen würde, daß Amerika durch den uneingeschränkten U-Boot-Krieg vielleicht an die Seite unserer Gegner gezwungen und mit ihnen gegen uns in den Krieg ziehen würde.

In diesem Kampf zwischen Tirpitz und Bethmann Hollweg spielten viele hohe Persönlichkeiten, unter ihnen der Kaiser, eine große Rolle.

Der Streit ging hin und her. Es waren gewiß hohe Interessen im Spiel. Aber es war vorläufig kein Ende abzusehen. Wie sollten wir U-Boot-Kommandanten, die wir Soldaten waren und handeln mußten, uns in der Zwischenzeit verhalten?

In diesen Monaten besuchte der Großadmiral von Tirpitz die Flotte. Er machte auch uns U-Boot-Leuten einen Besuch. Er kam nach Helgoland, um den neuen U-Boot-Hafen anzusehen. Am Abend dieses Tages bat er sich meinen damaligen Chef, den Korvettenkapitän (späteren Konteradmiral) Spindler, seiner Zeit Chef der Zweiten U-Boot-Halbflottille, zum Essen. Mit Spindler waren alle anwesenden Offiziere unserer Flottille eingeladen.

Es wurde bei diesem Essen natürlich über die Sorgen gesprochen, die uns U-Boot-Kommandanten am meisten bedrückten, nämlich wie wir uns im Streit der Meinungen verhalten sollten.

Ich will dabei etwas vorausgreifen, um ganz deutlich zu zeigen, wie unangenehm die Lage eines U-Boot-Kommandanten war. Aus dem Streit zwischen Beth-

mann Hollweg und Tirpitz ging eigentlich niemand als Sieger hervor. Zeitweise wurde der U-Boot-Krieg mit äußerster Schärfe, zeitweise mit äußerster Beschränkung geführt, eine Zeitlang wurde er, wenigstens im Norden, so gut wie ganz eingestellt. Die U-Boot-Kommandanten haben über neunzig Orders erhalten, die ihr Verhalten gegenüber den feindlichen und neutralen Schiffen bestimmten. Man denke, neunzig Verordnungen mußte man im Kopf haben, wenn man als U-Boot-Kommandant ein Schiff anhielt. Schließlich war es so, daß ohne genaue Prüfung der Schiffspapiere überhaupt nichts versenkt werden durfte. Diesen Umstand aber machten sich die englischen U-Boot-Fallen zunutze. Ihr Geschäft blühte sehr, und das Dungbeet dieser Blüte war die Bürokratie.

Die Kommandanten unserer Flottille sprachen sich an dem Abend mit Tirpitz ihre Sorgen gründlich von der Leber. Als sie alle gesprochen hatten, die Alten und die Jungen, da schlug Tirpitz an sein Glas und hielt folgende Rede:

„Meine Herren! Sie kennen alle die Geschichte von Lord Nelsons Verhalten vor der ersten Schlacht bei Kopenhagen?"

Keiner kannte die Geschichte. Jeder der Offiziere blickte erstaunt zu dem alten Mann, der lächelnd sein Weinglas in der Hand hielt, empor. Keiner aber wagte etwas zu fragen oder zu sagen, denn Tirpitz war auch in unserem Kreise eine beinahe legendäre Gestalt. Er war so alt, daß es gut möglich war, daß er noch den einen

Laufbahn eines Torpedos
Übungstorpedo

oder anderen Überlebenden von den beiden Seeschlachten bei Kopenhagen gesprochen haben konnte. Tirpitz weidete sich ein paar Sekunden an der Verlegenheit seiner Gäste und fuhr dann fort:

„Meine Herren! Ich werde Ihnen die Geschichte erzählen, obwohl sie allgemein bekannt ist. Am Tage der Schlacht lag das Geschwader Lord Nelsons unmittelbar vor Kopenhagen. Draußen aber lagen alle übrigen Schiffe, die gesamte englische Flotte, die ‚Grand Fleet'. Die englische Flotte stand unter dem Befehl von Lord St. Vincent. Am Tage vorher hatte ein Zusammenstoß zwischen den Dänen und Engländern den Flottenchef Lord St. Vincent gelehrt, daß mit den Dänen nicht zu spaßen war. Ihre Flotte war gut in Ordnung, und Lord St. Vincent hatte etwas kalte Füße bekommen, wie wir Seeleute sagen. Er machte an Lord Nelson ein Flaggensignal. Dieses Signal hieß: ‚Zurückziehen!'

Als sich sein Flaggengast bei Nelson meldete und ihm von dem Signal des Flottenchefs Mitteilung machte, da ließ sich der Held von Abukir seinen langen Kieker bringen, sein Fernrohr. Dieses Fernrohr setzte er an das Auge, das ihm bei Abukir ausgeschossen war, blickte mit dem toten Auge lange durch den Kieker, setzte den Kieker ab, zuckte die Schultern und sagte: ‚Ich sehe kein Signal!' Dann befahl er an sämtliche Schiffe seines Geschwaders: ‚Anker lichten, angreifen!'"

Herr von Tirpitz hatte zu Ende gesprochen, und in das Gelächter, das seiner Ansprache folgte, sagte er hinein:

„Jawohl, meine Herren."

Viele U-Boot-Kapitäne werden sich nach der Lehre gerichtet haben, die aus dieser Anekdote aufsteigt. Ich wenigstens habe mich daran gehalten. Daß ich mich daran gehalten habe, hat mir die Entente bescheinigt. Sie hat mich wegen neunzehn verschiedener Fälle an die Spitze ihrer Schwarzen Liste gestellt und öffentlich erklärt, daß man dafür Sorge tragen würde, daß ich aus meinem Beruf ausgestoßen werde.

*

Am 15. Dezember 1914, gerade an meinem Geburtstag, wurde „U 38" in Dienst gestellt.

Das neue Boot hatte auch eine ganz neue Besatzung bekommen. Sie war sorgsam aus dem Mannschaftsbestand der U-Boot-Schule ausgesucht. Von „U 3" konnte ich auf das neue Boot nur ein paar Kameraden übernehmen: Kögler, Schretzmayer und Hiller.

Ingenieur Kögler war gleich mir Lehrer auf der U-Boot-Schule gewesen, ein tüchtiger Mann, der später einem grausamen Schicksal verfiel.

Steuermann Schretzmayer blieb mir bis zum Schluß des Krieges treu. Er war der beste Navigateur, den ich kennengelernt hatte. Seine besondere Größe bestand im Errechnen der astronomischen Bestecke.

Hiller war Vierjährig-Freiwilliger und sollte gerade zur Entlassung kommen, als der Krieg ausbrach. Er war all die Jahre mein treuer Bursche gewesen und blieb es auch jetzt. Ein Ostpreuße, rotgesichtig, brav und zuverlässig.

Als Offiziere wurden mir Leutnant zur See Heller zugeteilt, ein sehr guter Offizier, und Leutnant zur See Wendlandt. Leutnant zur See Wendlandt war Offizier bei der Handelsmarine gewesen und galt als hervorragend tüchtig. Daß er es wirklich war, sollten unsere Abenteuer zeigen.

Wie es üblich ist, hielt ich bei der Indienststellung des Bootes eine Ansprache an meine Mannschaft, in der ich sie bat, sich eng an mich anzuschließen und mit mir freudigen Herzens in den Krieg zu gehen.

Ich bat sie, mit mir dafür zu sorgen, daß einst der Name von „U 38" in der Geschichte der Marine mit goldenen Lettern eingetragen würde, und brachte dann das dreifache Kaiserhurra aus.

Wir beschlossen den Tag mit einem gemeinsamen Ausflug.

Leider konnten wir nicht gleich an die Front gehen. Es mußten mit dem neuen Boot Probefahrten gemacht werden.

„U 38" war eins der ersten Boote, die statt der Petroleum-Motoren Diesel-Motoren hatten. Die Diesel-Maschinen von „U 38" zeigten aber Kinderkrankheiten, die wir ihnen erst abgewöhnen mußten. Es hieß also, Probefahrten machen und immer wieder Probefahrten.

Mitte März 1915 erst konnten wir auslaufen, und zwar an die englische Küste.

Wir bekamen den Auftrag, mit mehreren anderen U-Booten an die englische Küste auf Vorposten-Stellung

zu gehen. Von unserer Stellung aus sollten wir beobachten, wann die englische Flotte ausläuft.

Meine Position war auf der Swarte Bank vor der Themsemündung.

Auf der Swarte Bank tobte schlechtes Wetter. Stürmischer Westwind. Die See ging hoch.

„U 38" wälzte sich durch Wasserberge. Wir auf dem Kommandoturm mußten uns festbinden, um nicht mitgerissen zu werden. Kein Ölzeug schützte gegen diese Wogen.

Als wir den ersten Tag herumgebracht hatten und es dunkel wurde, wir also doch nichts mehr beobachten konnten, beschloß ich, die Nacht auf dem Grunde zu verbringen. Die See war an dieser Stelle nur vierzig Meter tief. Ich ließ also tauchen und steuerte mit ganz langsamer Fahrt den Grund an.

Kurz vor vierzig Meter Tiefe stoppte ich. Ich hatte mich verrechnet. Ich glaubte, der Seegang reichte bis in diese Tiefe nicht herab. Es war aber anders.

Das Boot lag nicht ruhig, sondern stieß fortgesetzt auf den Grund. Alles im Boot zitterte.

So ging das also nicht.

Ich beschloß, mehr Wasser in den Reglertank zu nehmen, um das Boot schwerer zu machen. Doch je schwerer das Boot wurde, desto mehr schlug es auf dem Grunde hin und her.

So ging das also auch nicht.

Ich ließ den Reglertank wieder „lenzen" (leerpumpen), um aufzutauchen. Wenn wir schon die schwere

See überstehen sollten, so war es anscheinend doch besser, sie oben in der frischen Luft zu überstehen.

Als aber die Pumpen eine Zeitlang gelenzt hatten, merkte ich: das Schlagen hört ja auf. Es wurde immer weniger, und schließlich lag das Boot ganz still.

Ich stellte die Pumpen ganz ab und ließ das Boot liegen.

Es lag leicht nach vorn geneigt und berührte den Grund ganz leise mit dem Bug. Anscheinend drehte es sich langsam um den Bug, den Seegang spürten wir nur noch an leisen Schwingungen.

Es war also merkwürdigerweise ein Fehler gewesen, zu versuchen, durch Zufluten und Schwermachen ein Schlagen zu verhindern. Im Gegenteil, das Boot mußte so leicht wie möglich sein, um bei Seegang ruhig auf dem Grunde zu liegen.

Das Boot lag jetzt so glücklich, daß es alle Schwingungen des Wassers mitmachen konnte, ohne dabei auf den Grund zu stoßen.

Durch Zufall hatten wir also eine wunderbare Entdeckung gemacht. So wie diese Nacht lagen wir während des Krieges noch oft bei schlechtem Wetter auf dem Grund und hatten unsere Ruhe.

Nachdem dieses Kunststück geglückt war, ließ ich Offiziere und Mannschaften auf ihre Stationen gehen. Sie sollten schlafen.

Ich blieb noch mit Herrn Kögler, meinem Ingenieur, in der Zentrale stehen. Wir sprachen über die Beobachtungen, die wir eben gemacht hatten.

In der Zentrale befindet sich ein Rohrstutzen, an dem man einen Feuerlöschschlauch befestigen kann. Dieser Stutzen wird durch einen Bronzedeckel verschlossen.

Wir standen und sprachen und erschraken furchtbar, als dieser Bronzedeckel plötzlich abflog und neben uns an die Wand knallte. Gott sei Dank hatte er nicht die Schalttafel getroffen.

Aus dem Rohrstutzen schoß ein armdicker Wasserstrahl.

Dieser Wasserstrahl aber traf die Schalttafel. Mit unerhörtem Druck wurden aus dem Rohrstutzen immer neue Wassermengen geschleudert.

Das Licht im Boot verlöschte sofort.

Um uns war schwarze Finsternis, und durch diese Finsternis zischte das Wasser in bedrohlicher Monotonie.

Ich überlegte einen Moment: soll ich die Leute auf die Stationen rufen und wieder auftauchen? Aber so eingefahren sind die Leute noch gar nicht auf dem neuen Boot, denke ich weiter, daß sie sich in der Dunkelheit sofort zurechtfinden.

Während meiner Überlegungen hatte ich mich in eine Ecke getastet, wo ich eine Notlampe wußte. Es war eine Akkumulatorenlampe. Ich fand sie gottlob gleich, und ihr schwacher Strahl zitterte durch die Zentrale.

Was ich sah, ließ mich erstarren.

Aus dem Stutzen schoß immer noch der Wasserstrahl auf die Schalttafel herüber, und neben diesem armdicken

Wasserstrahl stand ganz ruhig Herr Kögler und hatte seine rechte Hand an die Schläfe gelegt, als ob er nachdenken wollte. Er stand in seiner Denkerpose unbeweglich neben dem Wasserstrahl, der unser Tod werden konnte. Ich war davon so gebannt und überrascht, daß ich ihn nicht einmal anrief. Ich stand wie verzaubert. Schließlich hatte ich mich gefaßt.

„Kögler", rief ich.

Er hob die linke Hand und legte sie auf den Mund, zum Zeichen, daß ich schweigen sollte.

Das Wasser spritzte entsetzlich.

Plötzlich bückte Kögler sich, griff in das Gewirr der Rohrleitungen, die hinter den Tiefenrudern liegen, und drehte an einem bestimmten Ventil.

Sofort brach der Wasserstrahl in sich zusammen.

Dann richtete der Ingenieur sich auf und lachte mich an.

Mir war aber gar nicht lächerlich zumute.

Ich kann auch jetzt, so lange Zeit danach, noch nicht lachen.

Was wäre geworden, wenn Kögler und ich damals nicht in der Zentrale gestanden hätten, sondern ebenfalls schlafen gegangen wären? Bis in meine Träume verfolgt mich dieser Gedanke.

Ich kenne aus dem Jahre 1916 einen ähnlichen Fall, wo das Ventil nicht gefunden wurde. Das Boot und fast die ganze Besatzung gingen jämmerlich zugrunde.

Auf vierzig Meter Tiefe hat das Wasser vier Atmosphären Druck. Der Strahl, der aus dem Stutzen

schoß, war so stark, als wenn er aus einer Fontäne kommt, die neben einem vierzig Meter hohen Wasserturm steht.

Bewundernswert war es, wie Kögler, der Ingenieur, damals in dieser Pose des angestrengten Nachdenkens neben dem Wasserstrahl stand.

Es war, wie ich jetzt sagen muß, die einzig mögliche Haltung, die ein Mann der Wissenschaft im scheinbaren Chaos haben konnte.

„U 38" im sonnigen Mittelmeer

Der Krieg ging ins zweite Jahr. Ich stand im Gebäude des Admiralstabes in Berlin und hatte mich beim Chef des Stabes, Admiral von Holtzendorff, melden lassen.

Das Gebäude war vornehm, ruhig, weitläufig. Ferne Schritte verhallten in den Korridoren, überall war tiefe Ruhe. Hier arbeitete gleichmäßig und unentwegt das Gehirn des Seekrieges.

Ich stehe im Chef-Kabinett. Der Chef des Admiralstabes ist sehr wohlwollend zu mir.

Ich bin heute nicht mehr der vom Prinzen Heinrich mit Ungnade behandelte, erfolglose Kommandant des „U 3". Ich hatte in der Zeit, wo ich „U 38" fuhr, schon über hunderttausend Tonnen Schiffsraum auf den Grund der englischen Gewässer gelegt. Mein Boot fuhr seine Fahrt, vom Sonnenschein des Erfolges umglänzt.

Es ist nach dem Kriege vom Marine-Archiv eine genaue Darstellung des Seekrieges erschienen: „Der Krieg zur See" (bearbeitet von Konteradmiral a. D. Arno Spindler). In dem Band „Der Handelskrieg mit U-Booten II" findet sich über eine meiner damaligen

Nordseeunternehmungen, bei der ich 71 389 Tonnen versenkt hatte, folgende Überschrift:

„*Die Höchstleistung aller U-Boot-Unternehmungen im Kriegsgebiet.*"

Nach Beschreibung dieser Unternehmung folgender Schluß-Satz:

„*Eine restlose Ausnutzung von allem, was dem hervorragenden U-Boot-Kommandanten Kapitänleutnant Max Valentiner als Waffe in die Hand gegeben war. Ein Erfolg, wie er im Handelskrieg der U-Boote in den Gewässern um England niemals auch nur annähernd wieder erreicht worden ist.*"

„Ich möchte ins Mittelmeer, Exzellenz."

„Das geht nicht, Valentiner, wir haben vier Booten die Mittelmeerreise bewilligt. Die Fahrt allein dauert dreißig Tage. Das sind dreißig Tage Ausfall für die Nordsee. Keins der vier Boote hat auf der Reise auch nur den geringsten Erfolg gehabt. Ich kann es nicht verantworten, auch noch einem fünften Boot die Erlaubnis zur Reise zu geben."

Das war richtig und gerade, klar und logisch gesprochen. Ich hätte mich beugen müssen. Aber ich wollte doch ins Mittelmeer. Es hatte mich zu fest gepackt.

Es packt vielleicht jeden Deutschen einmal diese Sehnsucht nach dem Süden, diese immer wieder betrogene Hoffnung des Nordländers, in Sonnenglanz und Bläue dem Sinn des Lebens nahe zu sein.

Ich muß mich jetzt entweder auf dem Hacken herumdrehen und meine Hoffnungen aufs Mittelmeer ein-

sargen, oder ich muß dem Chef auf seinen klaren Bescheid eine klare Antwort geben.

Ich sage: „Exzellenz, ich garantiere, daß ich schon auf der Reise ins Mittelmeer fünfzigtausend Tonnen versenken werde."

„Sie können eine solche Garantie nicht geben, Valentiner."

„Ich gebe sie, Exzellenz!"

Der Chef des Admiralstabes hat die Augen halb geschlossen gehalten. Jetzt öffnet er sie weit, sieht mich einen Augenblick voll an, läßt die Lider wieder sinken, reicht mir die Hand über den Tisch und sagt:

„Sie können fahren, aber ich bestehe auf meinem Schein, es bleibt bei den fünfzigtausend Tonnen!"

Ich bin glücklich wie ein Kind zu Weihnachten und muß wie ein Kind irgendeine Dummheit machen. Ich muß irgend etwas zerbrechen. Ein Spielzeug kaputt machen. Ich lache den Chef an und sage:

„Was wird aus uns U-Boot-Kommandanten eigentlich nach dem Kriege, Exzellenz? Können wir uns nicht irgendeinen Posten aussuchen?"

„Was wollen Sie denn werden, Valentiner?"

„Ich möchte gern Gouverneur der Kap-Kolonie werden, die werden wir doch den Engländern abnehmen!"

Der Chef lächelt. Ein ganz feines Lächeln. Das Lächeln erinnert mich an das Gesicht meines Vaters.

„Gehen Sie jetzt, Valentiner", sagt der Chef, „und Hals- und Beinbruch! Ich werde dafür sorgen, daß Sie Gouverneur werden!"

Ich bin wieder in Kiel, und wir treffen die Vorbereitungen für die Reise. Unsere Mannschaft darf natürlich noch nichts erfahren. Aber die Männer spüren natürlich, daß etwas los ist. Zuerst spürten sie es an den artilleristischen Veränderungen, die wir mit dem Boot vornahmen.

Als „U 38" auf seine erste Reise ging, hatte es nur acht Schuß Torpedos und zwei Maschinengewehre. Die zwei Maschinengewehre waren für die Katz. Für die erste Hälfte des Krieges erwies sich immer mehr und mehr, daß nur die Artillerie-Bestückung ein U-Boot wirklich erfolgreich macht. Der größte Teil des Handelskrieges war Kaperkrieg. Natürlich konnten wir auch mit einem Maschinengewehr ein Handelsschiff stoppen, aber ein Kanonenschuß vor den Bug war viel wirkungsvoller.

Die erste Kanone, die ich auf „U 38" bekam, war eine sehr kurze 8,8-cm-Kanone, die hinter dem Kommandoturm stand. Diese Aufstellung war ungünstig. Wenn ich einen Gegner verfolgte, mußte ich, sollte es zum Schießen kommen, jedesmal abdrehen, weil doch der Kommandoturm im Wege war. Immerhin hatte ich auf meiner Reise in die Irische See mit dieser Kanone an Bord in drei Tagen fünfundsiebzigtausend Tonnen versenkt.

An „U 38" wurden nach dieser Reise drei Eiserne Kreuze erster Klasse und für die gesamte Mannschaft das Eiserne Kreuz zweiter Klasse verliehen.

Die Art von Krieg, die ich da führte, war ziemlich einfach, nur sehr zeitraubend.

Ich durfte nach den Vorschriften der deutschen Regierung nicht den vernichtenden Handelskrieg führen,

wie wir es vorgeschlagen hatten. Wenn es nach uns U-Boot-Kapitänen gegangen wäre, dann hätten wir uns mit unseren Booten rings um England gelegt und alles versenkt, was uns in den Weg gekommen wäre. Wir hätten auch nachts mit Torpedos unser Geschäft fortsetzen können, und England hätte sich in unserer Klammer sicher nicht lange wohlgefühlt. Es hätte Frieden schließen müssen.

Aber es ging damals nicht nach uns.

Die Regierung befahl uns, jeden Dampfer, den wir anhielten, gründlich zu durchsuchen. Erst wenn wir ganz gewiß waren, die neutrale Flagge des Dampfers ist falsch, oder der Dampfer führt Konterbande an Bord, oder er steht sonst ganz sicher im Dienst der Alliierten, erst dann durften wir ihn versenken.

Bei diesem Vorgehen mußten wir natürlich mehr Fahrzeuge laufen lassen, als wir versenken konnten. Wir erreichten wenig, verärgerten aber die ganze Welt.

Hätte man auf uns gehört und ein bestimmtes Gebiet um England herum als Blockadegebiet erklärt und alles abgeschossen, was sich in diesem Gebiet hätte sehen lassen, dann hätten die anderen auch nicht eine größere Wut auf uns haben können, als sie sie jetzt hatten.

Unsere U-Boote hätten in den ersten Tagen bequem pro Tag eine Million Tonnen vernichten können. Wenn wir alles ohne Untersuchung hätten abschießen dürfen, hätte jedes U-Boot dreißig Fahrzeuge mit hunderttausend Tonnen pro Tag erledigen können, ohne daß wir mehr Arbeit gehabt hätten.

Jetzt bewiesen uns fünfundsiebzig Prozent der angehaltenen Fahrzeuge, daß sie leer waren oder keine Konterbande hatten oder Papiere, die nach einem anderen Hafen ausgestellt waren.

So mußten wir halbe Arbeit machen, und diese Arbeit war langwierig.

In der Regel ging unser Geschäft so vor sich, daß wir in Sehrohrtiefe fuhren und, wenn wir einen Dampfer sichteten und weit genug an ihn herankommen konnten, auftauchten und einen Warnungsschuß vor seinen Bug feuerten. Dieser erste Schuß genügte meist schon.

Im Ausland hatte damals die Kriegspropaganda schon zu arbeiten begonnen, die über uns U-Boot-Leute gräßliche Sachen zu berichten wußte. Diese Propaganda nützte uns U-Boot-Leuten sehr viel. Die fremden Kapitäne waren von der Propaganda ihres eigenen Landes so beeindruckt, daß sie dachten, es sei besser, freundlich mit uns zu verhandeln, als sich von uns grausam behandeln zu lassen.

Nachher, wenn alles vorüber war, mußten sie sich ja ein bißchen komisch vorkommen. Wenn ihr Schiff auf Grund lag, hatten sie meist eingesehen, daß wir freundliche und umgängliche Seemänner waren, die ihr Geschäft so human wie möglich betrieben.

Die englische Propaganda hat zwar Deutschland sehr geschadet, aber sie war für uns U-Boot-Leute auch eine moralische Unterstützung unserer Arbeit, ich meine „moralisch" hier in einem kriegstechnischen Sinn.

Der erste Eindruck, den die Handelskapitäne von uns

hatten, war allerdings furchtbar. Was da vom Grunde des Meeres heraufstieg und aus einer Kanone schoß, das schienen keine Menschen zu sein, sondern Barbaren aus einer fernen Urzeit.

Wir U-Boot-Leute sahen aus, als ob wir uns wie die Indianer bemalt hätten, ehe wir auf den Kriegspfad gingen. Unser Aussehen aber war unfreiwillig grausig.

Die Luft im U-Boot ist ständig mit Öl geschwängert. Das Öl schlägt sich gelbrot auf die Haut nieder. Waschen konnten wir uns manchmal wochenlang nicht. Auch der Binnenländer weiß, daß man sich mit Meerwasser nicht waschen kann. Wir hatten zwar auch Süßwasser mit, natürlich hatten wir Süßwasser mit. Aber welcher U-Boot-Mann wird sich mit Süßwasser waschen? Süßwasser ist so kostbar, daß man es nicht einmal trinken darf. Zum Trinken muß man Kognak oder Whisky nehmen. Die Schiffe, die wir kaperten, hatten ja genug Feuerwasser an Bord. Das Süßwasser braucht man, um die Motoren zu kühlen.

So stiegen wir denn aus der geheimnisvollen Tiefe des Meeres hoch, rotgesichtig wie die Urbarbaren und von stechenden Bartstoppeln umglänzt. Das Weiße unserer Augen hob sich erschreckend hell aus dem Eskimoteint unserer Haut, und so wirkte unser Blick, ohne daß wir es wollten, „tacitäisch". Tacitus berichtet von den Germanen, daß manche die Gabe hätten, durch ihre Augen den Feind einzuschüchtern. Uns hatte man aus der Rüstkammer des großen Krieges diesen Blick wiederverliehen, ohne daß wir es wußten.

Torpedoschuß auf Dampfer Restormel
Norwegischer Dampfer wird versenkt

So wirkte alles zusammen, um uns furchtbar erscheinen zu lassen, und so ließen die Kapitäne ihre Schiffe schleunigst im Stich und retteten sich mit ihren Mannschaften in die Boote. Dann ruderten einige von uns mit dem „Dingi", unserem kleinen Boot, zu dem verlassenen Fahrzeug hin und gingen an Bord.

Dabei war Leutnant Wendlandt unsere größte Hilfe, der als alter Offizier der Handelsmarine auf dem Handelsfahrzeug viel besser Bescheid wußte als wir. Er konnte die Ladung am besten versenken und abschätzen, und er fand auch verborgene Papiere sehr schnell.

Wenn Wendlandt mit seinem Kommando seine Arbeit getan hatte, wenn man das Schiff als versenkungsfähig erklärt hatte, dann schossen wir mit unserer Kanone einige Löcher in die Wasserlinie.

Ein Schiff sinkt nur, wenn es in oder unter der Wasserlinie verletzt wird, wenn das Wasser in den Schiffsrumpf eindringen kann. Später hatten wir die Artilleriemunition erspart und die Versenkung so vorgenommen, daß wir außenbords an den Schiffen Schnüre mit Sprengpatronen herunterließen. Die Sprengpatronen waren mit Dynamit geladen und rissen Löcher, groß wie Kinderköpfe, in die Bordwände.

Meine Männer waren die Sprengarbeit nachher so gewohnt geworden, daß sie die Wirkung der Sprengung ruhig auf dem zur Versenkung bestimmten Schiff abwarteten und sich dann noch genug Zeit ließen, um von Bord zu gehen. Sie wußten, das Schiff braucht mindestens eine halbe Stunde, um vollzulaufen und zu sinken.

Trocknen des Kojenzeugs im Hafen

Manchmal allerdings, wenn das Schiff Munition geladen hatte, die wir nicht entdeckt hatten, oder andere Explosivstoffe oder leicht brennbare Dinge, dann ging es verheerend schnell in die Tiefe.

So versenkten wir einmal eine Salpeterladung, und sie sank so schnell, daß ich meine Leute, die sich noch an Bord des Dampfers in den Räumen befanden, durch einen Kanonenschuß warnen mußte. Sie sprangen ins „Dingi", und das kaum eine Minute zu früh, denn unmittelbar neben ihnen sackte der Dampfer atemberaubend schnell ab.

Von dem berühmten Wasserstrudel, der sich beim Versinken eines Schiffes bilden soll, um alles mit in die Tiefe zu reißen, habe ich nie etwas bemerkt. Es gibt nur ein kurzes Gegurgle, und dann steigen viele Blasen hoch. Allerdings schießen auch manchmal von unten her Balken und andere Schiffsteile in die Höhe, die einen Mann oder ein Boot an der Versenkungsstelle leicht erschlagen können.

Manchmal geschahen auch Dinge, die zunächst unheimlich schienen. So hatten wir einen Segler versenkt, der mit Karbid beladen war. Das Schiff war gleich gesunken, meine Leute waren aufs U-Boot zurückgekehrt, und wir warteten, ob sich noch etwas ereignen würde. Plötzlich kam der Segler ganz schnell wie eine Ente und in voller Höhe wieder an die Oberfläche geschossen und stand kerzengerade, als wäre er unversehrt, als gäbe die Tiefe ihr Opfer wieder zurück. Dann aber neigte er sich und verschwand nach unten. Die Gasentwicklung des

Karbids hatte dieses gespenstische Schauspiel hervorgezaubert.

Manchmal gab es auch in der Tiefe Explosionen, und das Wasser schäumte dann in grotesker Weise.

Ich sagte, daß sich „U 38" in der Marine und auch in England einen gewissen Ruf erworben hatte. Es war dieser Ruf aber nur durch die Umstände unserer Arbeit entstanden. Wir hatten nichts getan als unsere Pflicht.

So trafen wir einmal auf dem Wege zum Firth of Forth mehrere Dampfer mit Grubenholz beladen. Holz läßt sich nicht versenken, und so schütteten wir die Ladung voll Petroleum und zündeten sie an. Mehrere Grubenholzschiffe brannten gleichzeitig. Unsere Wikingerfahrt ging an den riesigen Fackeln vorbei, die wir auf dem Meere errichtet hatten. Noch weit hinter uns in der Nacht blieben diese leuchtenden Fanale unserer Arbeit stehen.

Auf dieser Fackelfahrt war es auch, wo wir einem kleinen holländischen Dampfer beinahe eingeredet hätten, er sei ein deutsches Torpedoboot. Der kleine holländische Fischdampfer torpedierte den englischen Kreuzer „Roxbourgh", d. h. es sah so aus, als habe er ihn torpediert.

Es war an einem Vormittag. Ich war gerade dabei, die Ladung eines norwegischen Dampfers zu untersuchen. In der Ferne tauchten zwei Kriegsschiffsmasten auf, die sich mit unheimlicher Schnelligkeit näherten. Wir tauchten sofort und direkt neben dem Norweger. Das Kriegsschiff, das immer schneller herankam, war ein Kreuzer der Minotaur-Klasse, sechzehntausend Tonnen groß.

„Die vorderen zwei Torpedos klar zum Schießen!"

Ein paar Minuten vergehen wie Sekunden.

„Torpedo zurück!" rufe ich hinunter. „Wir kommen nicht zum Schuß!"

Der Kreuzer passierte uns in einer Entfernung von viertausend Meter in höchster Geschwindigkeit. Es war ausgeschlossen, bei dieser Entfernung und bei dieser Geschwindigkeit des Kreuzers zum Schuß zu kommen. Ich hatte ihn schon seufzend verlorengegeben, da sehe ich, daß er eine scharfe Wendung macht und direkt auf meine Position zuläuft.

„Torpedos beschleunigt wieder klarmachen!"

Brausend, mit hoher Bugwelle, jagte der Kreuzer heran. Das Wasser war spiegelblank, und die Gefahr war groß. Bei diesem wunderbaren Wetter mußte er mein Sehrohr entdecken, und hatte er mein Sehrohr gesehen, dann würde er mich rammen, dann war „U 38" verloren. Ich ließ deshalb das Sehrohr nur wie einen Korken aus dem Wasser heraus, lief ganz kleine Fahrt und begnügte mich damit, die Masten des Kreuzers zu beobachten.

Siebenhundert Meter — sechshundert Meter — vierhundert Meter — jetzt nur noch dreihundert Meter. Der Kreuzer passiert in der kurzen Entfernung von dreihundert Meter mit rasender Geschwindigkeit.

Ich muß einen Winkelschuß machen.

Ich lasse 270 Grad Winkelschüsse einstellen und nehme für die Geschwindigkeit des Kreuzers Vorhaltewinkel für 22 Meilen Fahrt. Mache alle Berechnungen

und Überlegungen für diese hohe Fahrt. Meine Männer unten im Boot arbeiten präzise und schnell wie die Maschinen.

„Alles fertig?"

„Klar zum Schuß!"

„Achtung, erstes Rohr los! Achtung, zweites Rohr los!"

Es gibt im Boot eine leise Erschütterung.

Der Torpedo war heraus.

Eine kurze Pause.

Dann eine tolle Detonation.

Hurra!

Alle meine Männer im Boot sprangen und tanzten vor Freude. Der Torpedo hatte gesessen.

Da ein Torpedoboot den Kreuzer begleitete, war ich nach dem Schuß auf fünfzehn Meter Tiefe gegangen, so daß mich das Torpedoboot nicht rammen konnte.

Wir blieben drei Minuten auf fünfzehn Meter Tiefe, dann gingen wir auf Sehrohrtiefe. Leutnant Wendlandt war aus der Zentrale in den Turm gekommen.

„Herr Kapitänleutnant", sagte er, „ich habe noch nie einen sinkenden Kreuzer gesehen."

Ich lasse Wendlandt ans Sehrohr treten. Wir sahen den Kreuzer jetzt von hinten. Das große Schiff hatte sich müde nach Backbord geneigt, seine Schornsteine rauchten stark, aber er fuhr weiter. Aus meinem Torpedoraum kommt jetzt die Meldung nach oben, daß der zweite Torpedo ein Versager war und nicht hinausgegangen ist.

Das Torpedoboot, das die „Roxbourgh" begleitet,

fährt mit hoher Fahrt auf ein holländisches Fischerboot zu. Jetzt liegt es schon längsseits. Von dem Torpedoboot sind sie auf den Holländer übergestiegen und untersuchen ihn.

Einige Minuten später legt das Torpedoboot wieder ab und jagt hinter dem Kreuzer her, der, immer noch mit Schlagseite, am Horizont verschwindet.

„U 38" taucht auf und fährt an den Holländer heran. Die Fischer waren in größter Aufregung.

„Ihr Torpedo", sagten sie mir, „ist direkt unter uns durchgelaufen und hat den Kreuzer unter dem vorderen Turm getroffen. Der Kreuzer ist hoch aufgebäumt. Sein Bug war ganz aus dem Wasser. Es hat fein ausgesehen", sagen sie. Dann wäre das Torpedoboot gekommen, und der fluchende Kommandant habe ihr ganzes Boot von oben bis unten untersucht, weil er es für ein maskiertes Torpedoboot angesehen habe und der Meinung gewesen sei, der Holländer habe die „Roxbourgh" torpediert und der Schuß sei von ihm gekommen.

Ich war mächtig aufgekratzt.

Schade, daß mein zweiter Torpedo ein Versager war.

Am selben Tage liefen wir damals noch nach Norden hoch in den Dampfertreck, der von Archangelsk nach England benutzt wird. Ich versenkte an dem gleichen Abend noch einen großen Weizendampfer, der Korn aus Australien brachte, und gab dem Kapitän einen Brief mit an eine englische Freundin, die ich vor dem Kriege bei Gelegenheit der Kieler Woche kennengelernt hatte.

Ich dachte, daß es gut sei, dem Mädchen, dessen

Vater englischer Admiral war und dessen Brüder alle in der englischen Marine standen, ein paar freundliche Worte zu sagen und ihr zu wünschen, daß ihr Vater und ihre Brüder gut durch den Krieg kommen möchten.

Wer weiß, dachte ich, was die in England von uns glauben.

Frauenherzen sind, im Kriege wenigstens, objektiver als Männerherzen.

Der Kapitän des Australiers hat meinen Brief gut besorgt. Schon nach vier Wochen hatte ich einen Antwortbrief des Mädchens, der über Norwegen kam. Die Engländerin schrieb mir, daß sie schon von mir, besonders aber auch von den ruhmreichen Fahrten Claus Hansens, den sie auch kannte, in englischen Zeitungen gelesen hatte.

Später habe ich mir mal ein paar englische Zeitungen besorgen können. In einer war ich abgebildet. Es war eine Art Fotomontage. Auf der einen Seite des Blattes war ein englischer Raubmörder gezeigt und auf der anderen Seite ich in voller Uniform. Die Redaktion des Blattes hatte einen Text unter die beiden Bilder geschrieben, worin sie ihre Leser aufforderte, die Physiognomie des Mörders mit meiner zu vergleichen und festzustellen, ob zwischen einem deutschen U-Boot-Kapitän und einem Raubmörder auch nur der geringste Unterschied im Aussehen bestünde.

Damals, als ich dieses Blatt sah, ging ich noch auf die Brautschau. Es hat mich doch mächtig geärgert.

Garant des Admiralstabs und Alliierter des Teufels

Mein Vorschlag an die U-Boot-Leitung, mir noch eine zweite Kanone an Bord zu geben, wurde zunächst abgelehnt. Dann habe ich mir aber selber noch eine 8,8-Zentimeter-Kanone dazu „besorgt".

Gleichzeitig hatte ich beantragt, die sehr schweren wasserdichten Türen, welche die einzelnen Schotten des U-Bootes im Notfall wasser- und luftdicht verschließen sollten, herauszureißen. Ich bat sogar darum, auch die Schotten herauszuschneiden und für das dadurch gewonnene Gewicht Munition mitzunehmen.

Ich sagte mir, wenn wir einen Unfall erleiden, so werden uns die Schotten nicht viel nützen. Sie könnten höchstens unsere Leiden verlängern.

Mein Antrag wurde von den Marinebaumeistern glatt abgelehnt. So blieb mir nichts übrig, als meine „Privat-Kanone", eine halbautomatische Schnellade-kanone, vorne auf mein Boot aufzumontieren und mich damit zufriedenzugeben.

Dann kam die letzte Vorbereitung für die Reise, und da wußten auch meine Leute, wo es hingehen sollte. Diese letzte Vorbereitung war, dem Boot einen neuen Anstrich zu geben.

Die Nordsee ist grau. Folglich wurden auch die U-Boote grau angestrichen, so daß sie eine gute Schutzfarbe hatten. Aber wir fuhren doch jetzt ins Ägäische Meer.

Böcklin hat das Ägäische Meer gemalt. Bitte, ich kannte Böcklin und konnte mir also erlauben, ihn als meinen Lehrmeister für den Anstrich von U-Booten anzusprechen. Zwar kannte ich nicht den alten Böcklin, aber seinen Sohn. Das war ein hoch aufgeschossener Kavalier in den vierziger Jahren, der uns Seekadetten damals, ich glaube 1902, in Florenz spazierengeführt hatte. Dabei hatte er auch über die Bilder seines Vaters gesprochen und über die Kunst, das blaue Ägäische Meer zu malen.

Ich ließ „U 38" also knallblau anstreichen, wie das Meer auf Böcklins Bild „Im Spiel der Wellen" aussieht.

Die Farbe war wunderbar, und wir waren im Mittelmeer durch das satte Blau tadellos geschützt.

Dann ging es ans Abschiednehmen, und der letzte Tag gehörte nur meinen Leuten und mir.

Wir machten mit Handharmonika-Musik einen Ausflug ins Grüne. Ohne Damen, bitte. Das war schmerzlich für die Damen, denn meine Leute waren große Kavaliere.

Ich muß ein paar Worte über sie sagen.

Daß die U-Boot-Mannschaften zu Beginn des Krieges aus erlesenem Menschenmaterial zusammengestellt wurden, verstand sich von selbst. Weil ich selbst Ausbildungsoffizier gewesen war, hatte ich mir aus

diesem erlesenen Material nur die Edelsteine herausgesucht. Ich will nicht lächerlich wirken, aber wenn ich meine Jungens ansah, dann kam mir so manchmal der alte Metropoltheater-Schlager ins Gemüt:

„Donnerwetter, sind das Kerle...!"

Meine Männer waren meist Berufssoldaten, Unteroffiziere usw. Ihnen saß nicht nur der preußische Drill in den Knochen, das allein hätte sie nicht aus der Masse der anderen herausgehoben. Sie waren auch meist ausgebildete Spezialisten und überdies Gentlemen. Ich meine, es waren Männer von Welt. Die meisten von ihnen hatten schon fremde Länder gesehen, und jemand, der die Nase schon draußen gehabt hat, ist ein anderer Mann als derjenige, der nur den Horizont der Heimat kennt.

Gewiß waren alle nur einfache Soldaten. Aber sie hatten alle die höchste Form. Ich will mal ein kleines Beispiel sagen.

Daß ich mich während der kriegerischen Handlungen auf meine Leute verlassen konnte, war ganz klar. Es waren alles tapfere, todesmutige und dabei auch humane Männer.

Ich habe nur einen Fall gehabt, wo ich, allerdings auch nur mit einem Blick, einhaken mußte. Das war in der ersten Zeit von „U 38". Damals suchten wir möglichst viel Prisen nach Deutschland zu bringen.

Meistens ließen sich die Kapitäne auch gutwillig dirigieren, wie man sie haben wollte. Nur einer leistete Widerstand, ein Däne, ein zäher Bursche. Er hatte

Butter, Eier und Speck für England geladen. Ich stoppte ihn, ließ ihn mir an Bord kommen und sagte ihm, daß seine Ladung beschlagnahmt sei. Er fuhr auf mich los wie eine Giftschlange:

„Wenn Sie meine Ladung als Prise erklären, so versichere ich Ihnen, daß ich in meiner Heimat dafür sorgen werde, daß nicht ein Pfund Butter, daß nicht mehr ein Ei nach Deutschland kommt, nicht ein Tropfen Milch. Dann müssen die Mütter eurer Säuglinge selber sehen, woher sie das Leben bekommen!"

Einer meiner Unteroffiziere war ein heißblütiger Süddeutscher. Er riß seine Pistole vom Gürtel und wollte sie dem Kapitän auf die Brust setzen.

Dies war der einzige Fall, wo sich einer meiner Leute vergreifen wollte.

Und auch damals genügte es, daß ich den Unteroffizier einen Augenblick lang voll ansah. Da ließ er die Pistole sinken.

Das war aber nicht das Beispiel für das gute Benehmen meiner Leute, von dem ich berichten wollte.

Ich wollte doch erzählen, was sie für Weltleute waren. Dazu muß ich vorausgreifen und sagen, daß wir einmal im Mittelmeer so viel Beute gehabt haben, daß wir einen Teil davon zugunsten der Mannschaft verkaufen konnten.

Ich mußte damals nach Berlin zu einer Besprechung in den Admiralstab. Oberleutnant Wendlandt fuhr in dieser Zeit — das Boot lag damals im Dock — mit der gesamten Besatzung nach Ragusa. Er verbrachte in

Ragusa mit der Besatzung acht Urlaubstage und logierte sich und die Leute für das Beutegeld im besten Hotel der alten Aristokratenstadt ein.

Meine Männer wurden damals sehr verhätschelt, und die besten Familien von Ragusa wetteiferten darin, die Leute bei sich zum Besuch zu haben.

Diese acht Tage Wohlleben und Luxus konnte man den Männern, die immer nur in stickigen, ölgeschwängerten Räumen auf den Tod warteten, wohl gönnen.

Luxus aber und ein gewisser Überfluß sind immer ein guter Prüfstein für das, was wirklich in einem Mann steckt. Meist besteht er die Prüfung nicht. Ich habe mich riesig gefreut, als ich nach meiner Rückkehr einen Packen Briefe aus Ragusa vorfand, worin sich viele Familien begeistert über meine Leute aussprachen und ihre Verwunderung darüber nicht lassen konnten, daß diese einfachen Männer sich durch das elegante Leben mit der Gelassenheit wirklicher Gentlemen bewegt hatten.

Genug davon.

Jetzt also ging es ins Mittelmeer. Und jetzt muß ich doch noch einmal von mir und von meinem Verhältnis zu meinen Leuten sprechen.

Erst auf dieser Fahrt sind wir in das tiefe Vertrauensverhältnis gekommen, das zwischen Führer und Geführten nötig ist, wenn man das durchhalten will, was wir uns vorgenommen hatten.

Wir gingen bei dieser Reise wieder über den Firth of Forth und hatten meist schlechtes Wetter.

Ein Fischdampfer, den wir versenkten, rächte sich auf

eine seltsame Weise an uns. Eine Bojenleine seines Netzes wickelte sich um unsere Schraube. Das Boot lag lahm und einer der Leute mußte tauchen, um die Leine mit Hammer und Meißel zu durchschneiden. Es meldeten sich genug Freiwillige. Einer nach dem andern ging, natürlich ohne Taucheranzug, nur mit einer Leine um den Leib, hinunter, um den Schaden zu beheben. Einer nach dem andern kam sofort wieder hoch. Keinem war die Arbeit gelungen.

Meine Leute waren sehr erstaunt, als sie mich plötzlich nur mit der Badehose bekleidet in ihrer Mitte sahen. Ich band mir das Tau um den Leib, nahm Hammer und Meißel auf und sagte:

„Ich tauche jetzt zwei Minuten lang. Wenn zwei Minuten vergangen sind, zieht ihr mich hoch."

Kopfsprung und tauchen!

Ich habe gerade den Meißel angesetzt und will den ersten Schlag führen, da werde ich nach oben gerissen.

Ich komme an Bord und werde grob:

„Was ist eigentlich los mit euch, ihr Affen?" sage ich. „Ich habe doch gebeten, mich erst nach zwei Minuten hochzuziehen, es sind doch noch lange keine zwei Minuten um gewesen."

Den Ausdruck „Affen" nahmen die Männer weiter nicht übel. Sie waren auf der Fahrt einen herzhaften Ton gewöhnt. Aber sie waren doch sehr verlegen, und schließlich sagte einer:

„Wir können doch nicht wissen, daß Herr Kapitänleutnant wirklich zwei Minuten unter Wasser aushält."

„Das laßt man meine Sorge sein", sage ich, „und dieses Mal holt mich wirklich erst nach zwei Minuten hoch."

Ich tauchte also ein zweitesmal, und es gelang mir wirklich, die Leine zu durchschneiden. Als mich meine Leute jetzt hochholten, trafen mich viele bewundernde Blicke.

Erst von diesem Augenblick, von dieser Kleinigkeit an war ich für die Leute der wirkliche Kommandant. Man verstehe mich recht; für mich als geübten Taucher waren die zwei Minuten keine besondere Sache. Ich hatte auch nicht das Empfinden, etwas Besonderes geleistet zu haben, und glaube, daß ich mich schon vorher den Männern, wie es ja bei unserer militärischen und seemännischen Erziehung kein Wunder war, überlegen gezeigt hatte. Aber diese Überlegenheit lag meist auf geistigem Gebiet. Die geistige Überlegenheit setzt aber wohl der Seemann und der Seesoldat von vornherein bei seinem Vorgesetzten voraus.

Erst wenn der Mann sieht, daß ein Offizier ihm auch körperlich überlegen ist, daß er ebenso wie er Muskeln und gute Gelenke hat, Brust und Lunge und daß er im gegebenen Moment auch körperlich mehr leistet als er, erst dann verliert er die letzte männliche Reserviertheit und schließt sich dem Offizier ganz eng an.

Dieser Anschluß meiner Leute an mich vertiefte sich später noch. Die Leute glaubten — man lache nicht darüber —, wenn sie bei mir auf „U 38" fuhren, so konnte nichts passieren.

„Maxe" — dies war mein Spitzname in der Marine —, „Maxe", sagten sie, „ist mit dem Teufel im Bunde!"

Ich brauche nicht zu sagen, daß ich wirklich nicht mit dem Teufel gewürfelt hatte.

Das, was meinen Männern das Gefühl der unbedingten Sicherheit gab, wenn sie bei mir waren, war wohl die bessere seemännische Ausbildung, die mir mein Schicksal hatte angedeihen lassen. Aus mir spricht, glaube ich, nicht der Hochmut, wenn ich sage, daß viele Unglücksfälle, von denen die U-Boot-Waffe während des Krieges betroffen worden ist, sich darauf zurückführen lassen, daß die betreffenden U-Boot-Kommandanten wohl ausgezeichnete Kämpfer waren, wirklich Männer mit Löwenherzen, daß aber die Betreffenden als Seeleute nicht ausgelernt oder zu wenig Talent hatten.

Wenn es zum Kampf kam, vergaßen sie meist ihre seemännischen Tugenden und machten Fehler, die oft ihnen und der Besatzung das Leben kosteten.

So fuhren viele ihre Sehrohre zu weit aus, so daß sie ein leichtes Ziel für Rammversuche waren. Tatsächlich sind auf diese dumme Weise viele U-Boote zugrunde gegangen.

Was mein Bündnis mit dem Teufel angeht, so liegt es einfach darin beschlossen, daß ich mich auch heute noch verpflichte, bei spiegelglatter See auf hundert Meter an ein Fahrzeug heranzufahren, ohne daß mich selbst die besten Ausguckposten entdecken können.

Die Offiziere des Fahrzeuges können mit scharfen Gläsern nach mir Ausschau halten, sie werden dennoch von mir nichts sehen, bis meine hundert Meter erreicht sind, und auch dann noch werden sie mein Sehrohr nur so ausmachen können, wie man einen treibenden Korken auf dem Wasser sehen kann.

Mein Bündnis mit dem Teufel war also nichts weiter, als daß ich vorsichtig war.

Vielleicht hätte man es besser eine kleine Abmachung mit dem lieben Gott genannt. Ich halte sehr viel von dem alten friesischen Wort:

„Gott hilft dem Seemann in der Not, doch steuern können muß er selber."

Eine Signalstation im Mittelmeer

Eines Morgens tauchten wir auf und waren in einem neuen Leben. Der Himmel über uns war tiefblau und unendlich weit. Der Sonnenschein fiel wie Feuer vom Himmel.

Weit hinter uns in der Nordsee tobten jetzt die Stürme. Vor uns lag der Felsen von Gibraltar. Wie wird die Durchfahrt gelingen?

Treibminen konnten wir nicht ausmachen, waren auch nicht zu erwarten, und daß die Straße durch Netze abgesperrt sei, war nicht anzunehmen. Das Meer ist an dieser Stelle achthundert Meter tief. Bis in diese Tiefe hinab konnte man keine Netze verankern.

Wir tauchten, und in der Straße von Gibraltar fuhren wir auf Sehrohrtiefe. Unser Boot lag in einem starken Meeresstrom, der uns mit einer Geschwindigkeit von drei bis vier Seemeilen ins Mittelmeer hineintrieb. Obwohl die Maschinen nur langsam und ökonomisch arbeiteten, kamen wir sehr schnell voran.

Den Hafen von Gibraltar konnten wir gut beobachten. Der Dampferverkehr im Hafen war sehr lebhaft. Wir hüteten uns, nahe heranzugehen.

Als der Felsen von Gibraltar so weit hinter uns lag,

daß man uns von dort unmöglich sehen konnte, tauchte ich auf.

Mein Gewissen war schwer. Ich dachte an den Chef des Admiralstabes, der mit dem Schuldschein über fünfzigtausend Tonnen in der Hand in Berlin saß und auf seinen Valentiner wartete.

Bisher hatte ich einen lausigen Fischdampfer versenkt, der mir noch dazu eine Leine um die Schraube gewickelt hatte. Wenn das Geschäft nicht langsam begann, konnten wir ebenso einpacken wie die vier anderen Boote, die vor uns ins Mittelmeer gefahren waren.

U-Boot-Kapitäne müssen eben Glück haben.

Es dauerte gar nicht lange, da kam von Gibraltar her ein Dampfer. Ich tauchte und lief einen Torpedoanlauf. Bevor ich den Torpedo aber losließ, sah ich mir den Dampfer noch einmal an und entdeckte, daß er hinten eine kleine Kanone stehen hatte. Ich entdeckte weiter, daß der Dampfer ziemlich klein war, jedenfalls nicht groß genug, um einen Torpedo abzuschießen, denn ein Torpedo kostet 34000 Mark, und so mir nichts dir nichts vom deutschen Volksvermögen 34000 Mark abzuzweigen, war auch nicht leicht. Für so viel Geld mußte schon ein Objekt gefunden werden, das würdiger war.

Mit dem Jungen werden wir uns also in ein Feuergefecht einlassen. Ein richtiges Feuergefecht, außer einer vierstündigen, erfolglosen Knallerei an der englischen Küste, hatten wir bisher noch nicht erlebt. Jetzt hatten

wir aber die neue „Privatkanone", die vorn aufgebaut war. Wir wollen mal einen Versuch machen.

Ich lasse den Dampfer passieren und tauche erst auf, als er etwa viertausend Meter vor uns liegt. Dann gebe ich ihm einen Warnungsschuß vor den Bug.

Der Dampfer bleibt uns keinen Augenblick lang etwas schuldig. Er erwidert unser Feuer, jetzt lasse ich lebhafter schießen, und er fährt Zick-Zack-Kurs, daß wir ihn nicht so leicht treffen können.

Den Posten eines Artillerieoffiziers hatte Wendlandt übernommen. Ich hatte ihn mit diesem Posten betraut, weil er mir ganz treuherzig gesagt hatte, er könne prächtig schießen. Weil er ein guter Seemann war, glaubte ich ihm das auch. Die Wahrheit aber war, daß der gute Wendlandt niemals einen Artilleriekursus mitgemacht hatte und daß er es auch niemals auf irgendeine andere Weise gelernt hatte, mit Kanonen zu schießen.

Jetzt zeigte sich, daß Wendlandt wirklich ein guter Seemann war. Er schoß nämlich ausgezeichnet, ohne es jemals gelernt zu haben und ohne sich um die Schulvorschriften zu kümmern. Es gibt solche Menschen, die eine tiefe Naturbegabung für den Krieg haben.

Wendlandt stand neben mir auf dem Kommandoturm und sah aus wie Napoleon. Er hatte wirklich eine verblüffende körperliche Ähnlichkeit mit dem Korsen. Aber auch sein Geist war napoleonisch, und wie der Korse war er völlig überzeugt davon, daß er zu ganz großen kriegerischen Taten berufen sei. Diese Berufung gab ihm seine Gelassenheit.

Der englische Dampfer schoß und traf uns um Haaresbreite. Donnerwetter, der Hund schoß sogar ausgezeichnet. Der Schuß lag vielleicht zehn Meter seitlich. Neben uns klatschte eine Wasserfontäne auf, und der Gischt spritzte uns um die Ohren. Ich sage:

„Wendlandt, wir sind viel zu nahe ran, wir müssen noch mal tauchen."

Wendlandt dreht sich um und antwortet: „Ach, nur nicht. Das Schwein kann doch gar nicht schießen. Noch einen Augenblick! Dann haben wir ihn."

Bisher hatte der Engländer aber besser geschossen als wir. Warten wir also Wendlandts Augenblick ab.

Tatsächlich. Wendlandt behielt recht.

Unser nächster Schuß war ein Treffer. Die Dampferbesatzung schien dadurch verwirrt, sie fing an, miserabel zu schießen. Wendlandt aber verzog keine Miene. Er stand da wie auf einem Feldherrnhügel. Sein Kommando schallte scharf und präzise über das Deck. Er befahl „Schnellfeuer".

Unsere neue Kanone war halbautomatisch, und das äußerte sich so, daß nach jedem Schuß der Verschluß selbsttätig aufsprang und sich auch beim Laden durch die Kartusche selbsttätig schloß.

Wendlandts Schnellfeuer saß haargenau. Es hagelte Treffer auf den Dampfer.

Ich hatte „äußerste Kraft" befohlen. Unser Boot lief jetzt genau so schnell wie der Dampfer, und das Schießen war darum leicht, weil sich die Entfernung nicht mehr veränderte.

Wendlandts Granaten zerfetzten die Deckaufbauten des Dampfers. Es sah prächtig aus. Schlag auf Schlag sah man die Einschläge aufblitzen.

Plötzlich stoppt der Dampfer, sein Schornstein bläst Dampf ab, und am Mast geht das Signal hoch: „Ich ergebe mich!"

Wendlandt ruft: „Halt! Batterie halt!" Die Geschütze schweigen.

„Sehr schade", sagt Wendlandt, „ich hätte gern weitergeschossen, es war so eine gute Übung!"

Drüben wurden Boote ausgesetzt. Der Kapitän kam heran und brachte mir seine Papiere an Bord.

Der Dampfer hieß „Woodfield". Er hatte Kriegsmaterial für Serbien an Bord, Automobile, Geschütze und Munition.

Der Kapitän, ein gut aussehender älterer Mann, rotbärtig, mit grauem Kopf, steht vor mir. Ich sehe ihm ins Auge:

„Herr Kapitän, Sie führen einen Handelsdampfer. Wie kommt es, daß Sie aufs Heck eine Kanone montiert haben? Was Sie tun, ist das gleiche, was ein Franktireur tut, der aus seinem Hause auf Truppen schießt!"

Bis jetzt war sein Blick ruhig gewesen. Jetzt fängt sein Auge an abzuirren. Seine Unterlippe zuckt.

„Bitte", sage ich, „wissen Sie, was Sie zu erwarten haben?"

Er schweigt immer noch. Dann beginnt er langsam und immer wieder stockend zu sprechen:

„Kapitän", sagt er, „ich habe mit der Kanone nichts

zu tun! Die Regierung hat die Kanone auf mein Schiff montiert. Ich habe mich geweigert, das Geschütz von meinen Leuten bedienen zu lassen, da hat mir die Regierung eine Geschützbedienung an Bord gegeben. Ich mußte sie auf Regierungsbefehl nehmen. Diese Regierungstruppe hat auch jetzt das Geschütz bedient. Es sind alle Mann gefallen. Als das Geschütz nicht mehr feuern konnte und als der letzte Mann gefallen war, habe ich sofort gestoppt."

Ich hätte den alten Mann anpfeifen können. Ich hätte ihn auch erschießen lassen können. Er war als Kapitän Herr an Bord des Dampfers und brauchte sich das Aufmontieren der Kanone nicht gefallen zu lassen. Aber warum soll man einen Schutzlosen quälen?

Ich weiß, daß meine Haltung von meinen Kameraden verurteilt werden kann. Unter den U-Boot-Kapitänen waren damals lebhafte Debatten über die Frage, wie man die Kapitäne derjenigen Dampfer behandeln sollte, die sich uns mit Waffengewalt gegenüberstellten.

Ich habe immer für die humane Behandlung der Handelsschiffs-Kapitäne gesprochen und habe auch immer so gehandelt. Ich habe mich später damit begnügt, die Kapitäne gefangenzunehmen und in Deutschland abzuliefern. Hätte man die Kapitäne scharf angefaßt, wäre es gar zum Standrecht gekommen, dann hätte sich diese zwar gerechte, aber harte Behandlung unter den internationalen Handelsschiffs-Kapitänen sehr schnell herumgesprochen, und unser Geschäft — ich meine unser Handelskrieg — wäre sehr erschwert worden. So wußten

die Kapitäne, daß sie milde behandelt wurden, und ergaben sich meist freiwillig.

Dieses erste Gefecht mit der „Woodfield" hatte mich schon davon überzeugt, daß der Handelskrieg mit Artillerie, wenn der Feind wiederschoß, nicht leicht zu führen war.

Diese Besatzung hatte klein beigegeben. Gut. Aber nicht jede tat das. Und wenn die Leute wußten, daß sie doch der Tod erwartete, dann war vorauszusehen, daß sie lieber bis zum äußersten kämpften, als sich zu ergeben, um dann doch erschossen zu werden.

Ich entließ also den Kapitän und schickte Wendlandt an Bord der „Woodfield", um nachzusehen, ob es etwa für uns wichtige Papiere dort drüben gäbe.

Wendlandt, als ehemaliger Offizier der Handelsmarine, kannte alle Möglichkeiten, die es an Bord eines Handelsschiffes gibt, um Dokumente zu verbergen. Diese Kenntnis half ihm auf der „Woodfield" glänzend weiter. Er kletterte mit einem Mann auf den Dampfer und fand einen versiegelten Brief vom englischen Marinekommando in Gibraltar. Dieser Brief schrieb den Handelskapitänen vor, welchen Kurs die Dampfer von Gibraltar bis Malta zu fahren hatten, um nicht von deutschen U-Booten belästigt zu werden.

Das war ja brillant. Jetzt war es mir um die Einlösung meines Schuldscheines über fünfzigtausend Tonnen schon weniger bange.

Dieser Brief hat uns sehr genützt, denn wir begaben uns sofort auf den Treck und hatten gute Erfolge.

Die „Woodfield" wurde natürlich versenkt.

Es brachen herrliche Tage an.

Der Krieg im Mittelmeer war viel gefahrloser als in der Nordsee, obwohl wir uns zuerst an den Kanonenkrieg gewöhnen mußten. Aber es ging sehr gut, und nach ganz kurzer Zeit bedienten meine Leute die Geschütze so sicher, als ob sie nie etwas anderes gelernt hätten. Vorneweg war immer unser „Smutje", unser Koch.

Hatten wir einen Dampfer kleingekämpft und setzte er das Signal „Ich ergebe mich" oder blies Dampf ab, dann sprang unser Koch zuerst ins Boot, um auf dem fremden Dampfer die Küche zu inspizieren. War das Essen, das die drüben auf dem Feuer hatten, gut, dann warteten wir noch ein wenig mit dem Versenken, und der „Smutje" kochte das Essen erst fertig.

Einmal waren im Backofen gerade frische Brötchen. Der Koch buk sie zu Ende, und dann erst killten wir den Dampfer.

Auf allen Dampfern im Mittelmeer war Wein, auf den französischen Dampfern waren ausgezeichnete Konserven, Gemüse, Pilze, Fleisch, Fisch. Der Wein fand natürlich den größten Absatz bei uns, und wir hatten einen Unteroffizier damit beauftragt, die Beute immer so gerecht wie möglich unter die Leute zu verteilen.

Die Offiziere nahmen nichts als Speise und Trank für die Messe und sonst vielleicht noch eine Flagge, eine Granate oder ähnliche Andenken.

Ich will noch von unserem ersten Tag hinter Gibraltar erzählen, wo wir die „Woodfield" versenkten.

Noch während der Brite sank, kam von Gibraltar her eine neue Rauchwolke in Sicht. „U 38" tauchte sofort.

Die Rauchwolke entpuppte sich als ein Dampfer, an dessen Heck stolz die japanische Flagge wehte. Ich konnte keine Kanone auf dem Dampfer entdecken und tauchte darum dicht hinter seinem Heck auf und ließ den Warnungsschuß feuern.

Daß die Japaner mutige Leute waren, wußte ich und erwartete darum, daß der Dampfer versuchen würde, mich zu rammen. Aber nichts geschah, es verlief alles normal. Der Kapitän lag bald mit seinem Rettungsboot neben mir, und aus dem Boot herauf blickten die schlitzäugigen Matrosen zu mir hoch nach dem Turm. Der Kapitän reichte seine Papiere herüber, doch als er von seiner Bank aufstand, sah ich, daß er auf einer Aktenmappe saß.

„Bitte", rufe ich, „geben Sie doch diese Ledermappe herauf!"

Der kleine Kapitän, grauhaarig und mit einem englisch zugestutzten Schnurrbart, sagt: „Oh, das ist nichts Wichtiges, nur mein Privateigentum."

Ich winkte einem meiner Männer, mir die Mappe zu bringen. Sie war gefüllt mit japanischem Papiergeld, viele tausend Yen.

Der kleine Kapitän blickte traurig lächelnd zu mir hoch, und als ich die Mappe nach unten ins Boot geben will, lächelt er zwar immer noch, aber es rollen ihm ein paar Tränen über seine braunen faltigen Wangen.

Na, ich bin kein Kleinigkeitskrämer!

„Ist das wirklich Ihr Privateigentum?"

„Kapitän", sagt er, „es ist das Geld, das ich mir auf dreißig Jahren Seereisen gespart habe. Wenn Sie mir das Geld nehmen, bin ich ruiniert und meine Kinder auch!"

Ich ließ ihm die Mappe ins Boot reichen. Die paar Tausend Yen werden Deutschland auch nicht viel reicher machen.

Der alte kleine Mann war selig. Er tastet seine Jacke ab und zieht ein dickes Zigarrenetui hervor. Das Etui ist prall gefüllt mit herrlichen Importen aus Sumatra.

„Bitte, nehmen Sie doch. Ein Andenken an mich!"

Ich stecke mir eine ins Gesicht und lasse die Tasche an Bord kreisen. Der Japaner hat jetzt alle seine Rettungsboote heruntergelassen. Die Boote steuern der marokkanischen Küste zu.

Ich stehe auf meinem Kommandoturm, in Wohlgeruch und blauen Dampf gehüllt. So eine gute Zigarre hatte ich ewig lange nicht geraucht. Meine Gedanken sind bei dem kleinen gelben Mann.

Ich begreife es nicht, warum sie ihre Boote nach der marokkanischen Küste steuern. Das hatten die Leute von der „Woodfield" vorhin auch schon getan.

Heute tut es mir leid, daß ich dem alten Japaner sein Geld nicht abgenommen habe. Ich meine, daß ich es nicht an mich genommen habe, um es irgendwo für ihn zu deponieren. Ich glaube, sein vieles Geld ist sein Verhängnis geworden.

Monate nach diesem Tag bekam ich eine englische Zeitung zu Gesicht, worin mein Feuergefecht mit der „Woodfield" beschrieben war und wo man lesen konnte, daß die „Woodfield"-Leute an der marokkanischen Küste Riffpiraten in die Hände gefallen waren, die für ihre Auslieferung ein hohes Lösegeld verlangten.

England hat das Lösegeld bezahlt. Aber von den Japanern hat man nie wieder etwas gehört, sie waren spurlos verschwunden.

Hätte ich doch dem Kapitän das Geld abgenommen. Es wird sein Verhängnis gewesen sein. Mit Gutmütigkeit kann man viel Unheil anrichten.

Unser Kurs führte zunächst von der Küste Afrikas ab. Dann, beim Cap de Fer, in der Nähe der Stadt Bone, kamen wir wieder an die Küste heran. Ein französischer Dampfer kam in Sicht.

Als wir unseren Warnungsschuß abgaben, feuerte er auf uns. Er feuerte nicht etwa nur einen Schuß auf uns, sondern funkte zu uns herüber, was das Zeug hielt. Dann versuchte er, uns im Zick-Zack-Kurs zu entkommen.

Aber Wendlandt war jetzt mit der Kanone gut eingearbeitet. Es hagelte Treffer auf Treffer auf den Dampfer. Dennoch stoppte der Franzose nicht. Schließlich gab's einen Treffer, der wirklich saß. Man sah, wie Dampf aufwallte, und dann wälzte sich eine große weiße Dampfwolke über das Deck. Der Dampfer schoß aber trotzdem weiter.

Das war sehr dumm von ihm. Wir konnten nicht

heranfahren, um ihm die endgültigen Schüsse in die Wasserlinie zu geben. Wenn wir näher herangingen, würden wir unser Boot zu sehr in Gefahr bringen, getroffen zu werden. Das mußten wir vermeiden, denn der lausigste Treffer macht ein diffiziles U-Boot sofort kampfunfähig, und nicht nur das, er bringt es sicherlich zum Sinken.

Wir mußten also tauchen, um näher heranzukommen.

Hinunter und heran!

Als wir nahe sind, können wir den Dampfer genau überblicken. Es ist ein Truppentransportdampfer. Sein Deck ist gestrichen voll von meist farbigen Soldaten, Turkos und Marokkanern. Alle tragen einen roten Fes.

Was ist eigentlich mit den Leuten los? Warum machen sie keine Miene, ihre Boote auszusetzen? Der Kapitän kann doch nicht glauben, daß ich einen Truppentransportdampfer laufen lasse. Wir haben ihn doch lahm geschossen. Warum, zum Teufel, setzt er seine Boote nicht aus und bringt seine Leute in Sicherheit?

Ich bin nicht nur Seemann, sondern auch Soldat. Es ist Krieg. Ich schoß.

Ein Torpedo geht ab, und die Leute drüben sehen ihn kommen. Sie rennen alle durcheinander, einer fällt über den andern, es entwickeln sich dort drüben tolle Szenen. Rücksichtslos tritt einer auf dem andern herum, aber die Offiziere räumen wenigstens die Stellen, wo mein Torpedo einhaken wird. Der Torpedo sitzt genau in der Mitte.

So, jetzt ist es geschehen, und jetzt erst, wo sie wissen, der Dampfer hat einen Torpedo im Bauch, jetzt endlich

stürzen sie sich in die Rettungsboote und lassen sie in wahnsinniger Eile ins Wasser herunterklatschen.

Andere Boote sind so überfüllt, daß die Seile reißen und die Menschen ins Wasser stürzen. Völlig zerschlagen, die Menschen unter sich begrabend, gelangen die Boote ins Wasser. Die meisten Soldaten aber warten gar nicht erst ab, bis die Boote ins Wasser kommen, sie springen kopfüber von Deck und suchen schwimmend die marokkanische Küste zu erreichen.

Als der Dampfer sich nach zehn Minuten kerzengerade aufrichtet, ist das Deck menschenleer. Mit rasender Fahrt verschwindet das totgeschossene Schiff in die Tiefe.

Wir tauchen auf und beobachten viele hundert Schwimmer im Wasser. Zwei Boote rudern auf die Küste zu, die Schwimmer schreien und gestikulieren, aber die Boote halten nicht an, keiner kümmert sich um die Kameraden. Jetzt kommen die Schwimmer aufs U-Boot zu. Rote Fes und braune Gesichter. Wir trauen unseren Ohren nicht, sie schreien uns auf deutsch an:

„Kameraden, rettet uns! Wir sind Kameraden, rettet uns!" Anscheinend sind es Soldaten, die schon an der Westfront gekämpft hatten und drüben von den gefangenen Deutschen etwas Deutsch gelernt hatten. Was sollten wir machen?

Wie konnte unser kleines U-Boot so vielen Hunderten helfen?

Wir tauchen wieder und sehen, wie die Schwimmer kehrtmachen. Sie treiben der Küste zu, die sechstausend Meter entfernt ist.

Ich habe später gehört, daß es den meisten gelungen ist, lebend das Land zu erreichen.

Die schrecklichen Szenen, die sich an Bord des Truppentransportdampfers abgespielt haben, stehen noch ganz leibhaftig vor uns. Wir haben noch nichts davon verwunden, als wir einen Dampfer sichten, der Kurs nach Frankreich hat.

Wir tauchen auf und geben den Warnungsschuß. Der Dampfer ergibt sich sofort. Ordnungsmäßig werden die Boote heruntergelassen.

Wir sprengen das Schiff. Es war der Dampfer „Darha", auf der Reise nach England begriffen, ein Franzose. Er hatte Korn geladen.

Auf dem Cap de Fere ist eine Signalstation. Wir lagen jetzt auf Sehrohrtiefe vor dieser Signalstation. Wir sahen, wie die Flaggen hochgingen. Es waren internationale Flaggen. Wir können das Signal sehr gut ablesen. Es heißt:

„Vorsicht! Unterseeboote!"

Das gilt uns und unserer Arbeit.

Wem aber signalisieren sie? Aha. Hinter uns taucht ein Dampfer auf. Aber er ist noch zu weit ab, das Signal lesen zu können.

Ich beobachte, daß der Dampfer das Signal lesen will und herankommt. So wurde das Signal, das ihn warnen sollte, sein Verderben. Im gleichen Augenblick, als er das Signal erkennt und umdrehen will, trifft ihn mein Torpedo genau in der Mitte.

Er geht so schnell in die Tiefe ab, daß die Leute kaum

Zeit haben, sich in die Boote zu retten. Es war ein großer Engländer, mit Kohlen beladen.

Auf allen Dampfern aber waren wegen der U-Boot-Gefahr die Rettungsboote so gut in Ordnung, daß die Rettungsmanöver, das Hineinspringen und Hinunterlassen der Boote, nur genau eine Minute dauerten.

Die Signalstation hatte mir mit ihrem internationalen Signal einen großen Gefallen getan. Ohne dieses Signal wäre mir der Dampfer vielleicht nicht in die Hände gefallen, zumindest hätten die Abenddämmerung und die Nacht ihm geholfen, sich vor mir in Sicherheit zu bringen. Trotzdem mußte ich die Signalstation strafen. Ihr Signal war eine kriegerische Handlung.

Ich betrachtete die Signalstation, ob sie mir vielleicht noch etwas zu sagen hätte.

Die hohen Berge waren von der Abendsonne beschienen. Die Sonne spiegelte sich in den Fenstern der Signalstation. Die Fenster leuchteten wie pures Gold.

„Na!" sagte ich zu Wendlandt.

„Gut!" sagt er.

Wir tauchen auf. Wendlandt läßt eine Kanone auf die Signalstation richten.

„Wollen mal sehen, ob wir bis da 'rauf langen können!"

Wir müssen die Geschütze sehr hoch richten. Diese Art zu schießen ist meinen Leuten natürlich völlig fremd.

Wir feuern, aber wir treffen nicht. Unsere Granaten gehen hoch im Bogen über die Signalstation weg. Das Echo der Schüsse poltert in den Bergen wider. Auf dem

Dach der Signalstation waren Hunderte von Menschen versammelt, die zugesehen hatten, wie ich an diesem Nachmittag drei Dampfer versenkt hatte.

Kaum war mein erster Schuß gefallen, da war das Dach wie leergefegt. Die Leute rannten alle den Berg hinab, um sich in Sicherheit zu bringen.

Na, nichts für ungut. Wir haben nicht getroffen und bitten, alles nur für einen Abendgruß zu nehmen.

In den kommenden Tagen erlernten wir die Feinheiten der „Kaiserlichen Piraterie" — so nannten unsere Feinde die deutsche U-Boot-Arbeit — immer besser und besser.

Es kam schlechtes Wetter auf. Dieses Wetter stellte uns vor ein neues Problem. Es ist sehr schwer, bei schlechtem Wetter auf einen Dampfer heraufzukommen. Wir lernten aber diese Schwierigkeit überwinden.

Wenn ein Dampfer gestoppt liegt, so schlägt er meist genau quer zum Winde. Will man also an den Dampfer heran, so muß man von der Luvseite ranfahren, das heißt von daher, wo auch die Wellen kommen. Man fährt senkrecht auf den Dampfer zu und bringt vom Bug des U-Bootes eine Leine, etwa nach der Mitte des Dampfers, aus. Weil der Dampfer stets höher aus dem Wasser herausragt als das U-Boot, so faßt ihn der Wind auch mehr. Er treibt vor dem U-Boot weg und zieht dieses nach.

Die Erfahrungen, die wir durch das schlechte Wetter mit dem Dampfer machten, bereicherten unsere seemännischen Kenntnisse sehr, und wir brachten es sogar einmal fertig, bei ziemlichem Seegang, in der eben

beschriebenen Stellung, vom Dampfer aus auf das U-Boot einen Schlauch hinüberzugeben und Frischwasser überzunehmen.

Wir machten also trotz des Wetters unsere Arbeit und füllten unsere Versenkungsliste ganz schön auf.

Daß wir die fünfzigtausend Tonnen schaffen würden, daran war kaum noch ein Zweifel möglich.

Eines Vormittags näherten wir uns der Gegend von Sizilien. Wir hatten uns Sizilien heiterer vorgestellt. Es lag nämlich ein starker Nebel auf der See.

Wir legten uns in dieser Waschküche auf die Lauer und wurden belohnt. So etwa zweihundert Meter neben uns taucht plötzlich der hohe Bug eines großmächtigen Dampfers auf.

Soll ich tauchen?

Dieser große Dampfer konnte bewaffnet sein.

Ich werde also tauchen!

Aber meine Geschützbedienung hatte bereits die Geschütze geladen, fieberte aufs Schießen.

Sollen wir es doch wagen, den Dampfer über Wasser anzuhalten?

Ich winke. Der Warnungsschuß fällt.

Der Dampfer stoppt nicht, sondern dreht ab. Er versucht auszureißen.

Nicht so schnell, mein Engel!

Ich gab ihm einen Schuß auf die Brücke. Jetzt stoppt er sofort und zeigt die italienische Flagge.

Ich setze die österreichische Flagge. Es war mir befohlen, immer die österreichische Flagge zu zeigen,

solange ich im Mittelmeer war, weil sämtliche deutschen U-Boote im Mittelmeer unter österreichischem Kommando standen. Österreich befand sich damals schon mit Italien im Krieg, Deutschland offiziell noch nicht.

Damals kannte ich die Italiener noch nicht und wunderte mich also, daß der Dampfer schon seine Boote aussetzte und daß die Besatzung fluchtartig das Schiff verließ.

Ich glaubte, die Onkels wollen mit mir irgendeinen Trick exerzieren und mich in eine Falle locken. Damals wußte ich noch nicht, daß sie nur aus Nervosität so vorschnell handelten.

Ich glaubte damals überhaupt nicht, daß es Italiener seien, sondern dachte, hier haben die Engländer irgendeine großzügig angelegte Teufelei gemacht. Ich vergrößerte daher meinen Abstand und befahl: Alles klar zum Schnelltauchen!

Inzwischen geht der Nebel hoch wie ein Vorhang.

Ich beobachte, daß mehrere Boote von dem Dampfer so schnell wegrudern, als sei der Satan hinter ihnen her. Mein Abstand ist vielleicht sechshundert Meter. Ich konnte mir einfach nicht vorstellen, daß die Besatzung den Dampfer verlassen würde und die Passagiere — es war ein Passagierdampfer — auf sich selber angewiesen sein läßt.

Ich hatte das Signal gesetzt: „Verlassen Sie sofort das Schiff." Aber der Dampfer reagierte auf nichts.

Wir liegen etwa eine halbe Stunde lang vor dem Schiff. Jetzt muß es sich doch bald zeigen, was es mit diesem Schiff für eine Bewandtnis hat.

Ich lasse einen Schuß in den Bug feuern, um den Leuten zu zeigen, daß es Ernst sei und wirklich nötig, die Boote auszusetzen. Der Schuß sitzt haargenau so, wie wir ihn haben wollen, aber drüben rührt sich nichts.

Die paar Boote, die das Schiff ausgesetzt hatte, verschwanden schon hinten am Horizont und waren nur noch so groß wie Punkte.

Soll ich an den Dampfer rangehen und durch meine Leute die Boote aussetzen lassen?

Während wir noch überlegen, sehen wir, wie eine der Rauchwolken, die hinter uns am Horizont stehen, sich verstärkt und ein großes Fahrzeug mit hoher Fahrt direkt auf unsere Position zukommt.

Das ist also des Pudels Kern. Darum verlassen die den Dampfer nicht und stellen sich tot.

Was da herankommt, scheint ein Kriegsschiff zu sein, und der Dampfer hat es auf funkentelegrafischem Wege zur Hilfe herbeigerufen.

Wenn ich den Dampfer nicht freigeben wollte, so mußte ich jetzt handeln.

Ich schoß einen Torpedo und schoß ihn nicht in die Mitte, wie ich selbstverständlich gekonnt hätte, sondern zielte in den vorderen Teil des Dampfers. Ich wollte nicht, daß der Dampfer plötzlich versinkt, sondern daß die Leute auf dem Schiff Zeit hatten, die Boote auszusetzen. Nach meiner Beobachtung konnten auch nicht mehr sehr viele Menschen an Bord sein. Die Boote, die noch an Bord waren, hätten jedenfalls für zweimal so viel Menschen ausgereicht.

Nach dem Torpedoschuß neigte der Dampfer sich etwas auf die Seite und begann so langsam zu sinken, wie ich es beabsichtigt hatte.

„U 38" war liegengeblieben und hatte das Fahrzeug beobachtet, das mich zu meinem Schuß veranlaßt hatte und das ich für ein Kriegsschiff hielt. Es war inzwischen näher gekommen.

Was ist denn das?

Das Schiff macht plötzlich kehrt, läßt den sinkenden Dampfer im Stich und fährt mit hoher Fahrt in entgegengesetzter Richtung davon.

Es war also doch kein Kriegsschiff, sondern gleichfalls ein Handelsdampfer.

Mit hoher Fahrt jage ich hinterher. Von weitem konnte ich sehen, wie der torpedierte Dampfer absackte. Fünfundvierzig Minuten hatte ich gewartet, und fünfundvierzig Minuten hat er nach dem Torpedo noch gebraucht, um zu sinken.

Jeder wird mir zugeben, daß dies sehr viel Zeit ist, sich in die Boote zu retten.

„U 38" macht jetzt höchste Fahrt. Der andere Dampfer läuft nicht so viel wie „U 38". Auf ganz kurze Zeit konnte „U 38" gut seine sechzehn Seemeilen Fahrt entwickeln.

Als ich etwa auf achttausend Meter heran war, begann ich zu schießen. Der Dampfer lief ruhig weiter. Ich konnte aber sehen, wie die seitlich hängenden Rettungsboote sich mit Menschen füllten. Nach einiger Zeit beobachtete ich, daß eins der Rettungsboote vorn abriß

und niedersauste. Seine Menschenladung fiel ins Wasser. Stoppt denn jetzt nicht einmal der Dampfer?

Er lief ruhig weiter. Ich hinterher. Nach einiger Zeit passieren wir die Stelle, wo die Besatzung des abgerissenen Rettungsbootes schwamm.

Ich sah, daß die Leute mit Rettungsgürteln versehen waren und sich ganz gut hielten. Ich mußte weiterfahren, denn was sollte ich machen? Der Dampfer wollte sich nicht ergeben. Erst nach langer Zeit, als ich in bedrohliche Nähe kam, sah der Kapitän seine hoffnungslose Situation ein und stoppte.

Als ich heran war, waren bereits alle Boote ausgesetzt. Ich legte mich längsseits, feuerte ein paar Löcher in die Wasserlinie des Dampfers, stieß wieder ab und nahm zwei Rettungsboote in Schlepp.

Mit diesen Booten versuchte ich die Stelle wiederzufinden, wo ich die Leute mit den Rettungsgürteln gesehen hatte. Nach einiger Zeit hatten wir die Stelle auch gefunden. Ich glaube, daß die meisten der Leute noch am Leben waren und von den beiden Booten aufgefischt werden konnten.

Der erste Dampfer war der Italiener „Ancona", etwa achttausend Tonnen groß. Der zweite, gleichfalls ein italienischer Passagierdampfer, war die „Firenze", etwa sechstausend Tonnen groß.

Der Torpedoschuß auf die „Ancona", auf der sich noch Passagiere befanden, war sicherlich grausam, aber leider sind im Kriege solche Vorfälle nicht zu vermeiden. Hätte die italienische Besatzung nicht den Kopf verloren

und ihre Pflicht erfüllt, so wäre von der „Ancona" kein Mensch umgekommen. Und hätten die Engländer nicht mit Fallen und allen möglichen Überraschungen und Teufeleien unsere U-Boote gejagt, so hätte ich gleich meine Besatzung auf die „Ancona" geschickt, um die Boote auszusetzen, ich wäre nicht mißtrauisch gewesen. Hätte England nicht über Deutschland die Hungerblockade verhängt, so daß täglich Tausende von Deutschen, namentlich alte Leute und Säuglinge, umkamen, so wäre mein Torpedoschuß auch nicht gefallen, ich hätte auf den Dampfer verzichtet.

Ich sage das deshalb, weil es wegen des Unterganges der „Ancona" Amerika-Noten gab. Nach dem Kriege war ich als Kriegsverbrecher angeklagt, wurde aber nach genauer Prüfung der Lage freigesprochen.

Die Engländer und namentlich die Franzosen glaubten, daß die U-Boot-Kapitäne mit großem Haß und innerer Wut ihr Vernichtungswerk durchführten. Diese Meinung ist sehr irrig. Sicherlich gab es einige Ausnahmen, die meisten arbeiteten aber absolut objektiv. Ohne eine Spur von Haßgefühlen versuchten sie dies grausame Handwerk so human wie möglich durchzuführen. Jeder wirkliche Kenner des deutschen Volkscharakters wird meine Ansicht hierüber bestätigen. Besonders die Franzosen waren indes der Meinung, daß wir alle ihre Dampfer „avec une bestialité extraordinaire" vernichtet hätten, wie es in der Anklageschrift gegen mich hieß.

Torpedos in der blauen Adria

Als Ziel meiner Reise war mir vom Admiralstab der südlichste österreichische Hafen, die Bucht von Cattaro, aufgegeben.

Ich war dreißig Tage unterwegs, als ich vor der Otrantostraße lag. Die Otrantostraße bildet den Ausgang der Adria nach dem Mittelmeer. Ich mußte in die Otrantostraße einfahren, um zur Bucht von Cattaro zu kommen.

Die Verpflichtung, die ich in Berlin eingegangen war, auf der Reise mindestens fünfzigtausend Tonnen zu versenken, hatte ich gut erfüllt. Es lagen etwa achtundfünfzigtausend Tonnen auf dem Boden des Mittelmeeres.

Vor der Otrantostraße traf ich eine starke englische Bewachung, die aus vielen Fischdampfern bestand. Jeder Fischdampfer hatte eine Kanone an Bord. Mit solch armierten Fischerbooten hatte ich in den englischen Gewässern die unangenehmsten Erfahrungen gemacht und wich ihnen darum in großem Bogen aus.

Der Abend warf bereits seine violetten Farben über den Himmel. Die Dämmerung schien mir günstig zu sein. Ich wollte aufgetaucht weiterfahren. Dann aber mußte ich doch und ganz plötzlich tauchen, weil eine

Gruppe der Fischerboote mich entdeckt hatte und in schneller Fahrt auf mich zukam.

Bei meinem Ausweichmanöver war ich östlichen Kurs gefahren. Die Bewachung konnte daher nicht erkennen, ob ich in die Adria hinein oder heraus wollte. Sie glaubte, daß ich heraus wollte, und lief darum auch ihrerseits in einer langen Linie aus der Adria heraus.

Ich vermutete, daß die einzelnen Boote mit Leinen oder sonstigen Netzgeräten verbunden waren, um das U-Boot unter Wasser fassen zu können und zum Auftauchen zu zwingen.

Als ich durch mein Sehrohr beobachtete, wie sich die Dampfer formierten, ging ich mit äußerster Kraft und mit hoher Geschwindigkeit an der Linie entlang. Ich kam vorbei, ohne belästigt zu werden.

Nach einer Stunde fuhr ich aufgetaucht der Märchenluft der Adria entgegen, und meine ganze Sorge war, die Stelle zu finden, wo der Eingang zum Hafen sein mußte. Die Küste war nichts als ein endlos hohes Gebirge, und ein Berg war dem anderen Berg so ähnlich, daß es schwer war, zu sagen: hier ist Montenegro, und hier fängt Österreich an.

Schließlich gelang es mir aber, mit den Österreichern in Funkverbindung zu kommen, und sie sagten mir, daß sie sich beeilen würden, mir zwei Torpedoboote entgegen zu schicken.

Nach einer Stunde waren sie da, machten mir mit ihren Flaggen ein Willkommen-Signal, drehten und fuhren vor uns her.

Als wir ihnen folgten, sahen wir bald, daß sich zwischen den Bergen eine schmale Einfahrt öffnete. Diese Einfahrt brauchten wir nur noch zu erreichen, und dann waren wir nach einem Monat der Strapazen und Kämpfe in Sicherheit.

Wir sind jetzt bis auf dreitausend Meter an die Einfahrt herangekommen. Da geschieht das Unerwartete.

Ich stehe oben auf dem Turm und sehe etwa dreihundert Meter seitlich, wie das Meer aufwirbelt und ein blanker Fleck entsteht. Diese blanken Flecke kannte ich sehr genau. So ein blanker Fleck entsteht, wenn ein U-Boot einen Torpedo abgeschossen hat. Dann sehe ich, wie aus dem blanken Fleck sich zwei Linien losmachen, die Schußbahnen zweier Torpedos. Ein feindliches U-Boot hat zwei Torpedos auf uns abgeschossen. Die Schußbahnen gehen schnurgerade auf uns zu.

Ich rufe: „Ruder hart Backbord, an die Geschütze!"

Während das Boot langsam gehorcht und zu drehen anfängt, starre ich die Blasenbahnen an, die sich aus dem blanken Fleck auf uns zu bewegen.

Fünfzig Meter — dreißig Meter — verflucht noch mal, das ist der Tod, der Tod kurz vor dem Ziel.

Ich bin ganz ruhig. Es ist nicht so, daß im Augenblick der Todesgefahr am Menschen die Bilder seiner Jugend vorüberziehen.

S-s-s-s-s-s-s-t zischen die Torpedos auf uns zu. Meine Leute sind an die Geschütze gesprungen. Sie feuern schon. Das einzige Kommando, mit dem sich das Boot retten läßt: „Hartruder", ist gegeben.

Italienischer Segler sinkt
Das Dingi wird ausgesetzt

Zehn Sekunden nur noch.

Mir fällt nichts anderes ein als die Konstatierung, daß die Torpedos, die das feindliche U-Boot auf mich geschossen hat, Bronze-Torpedos sind, alte Friedensdinger.

S-s-s-s-s-s-s-t, immer näher, jetzt: Ah! Uff! Einer der Torpedos geht vorne vorbei, vielleicht einen Meter vor unserem Bug. Ich ziehe den Kopf ein und drehe mich herum. Der andere Torpedo ist zwei Meter hinter uns vorbeigegangen. Meine Leute feuern aus beiden Kanonen wie wahnsinnig auf den blanken Fleck, aber es ist natürlich Unsinn, das Boot ist lange getaucht und wartet jetzt auf seinen Erfolg und sieht von irgendwoher, daß es vom Kriegsgott betrogen worden ist. Mars, der Grimmige, lächelte uns aus den Abendwolken zu.

Wir lebten und durften weitermachen.

Die Bucht von Cattaro kam uns mit ihren hohen, grünbewachsenen Bergen wie ein nordländischer Traum entgegen. Unsere Herzen schlugen höher, und wir lachten.

Es war, als habe man unter dem südlichen Abendhimmel norwegische Fjorde aufgebaut. Direkt aus dem Wasser wuchteten die Berge hoch dem Himmel zu.

Hinter der schmalen Einfahrt öffnet sich ein gewaltiges natürliches Becken, und wo es sich verengt, da bildet sich ein noch größerer Hafen mit noch höheren Bergen und vom lieben Gott in so sorgfältiger Harmonie hintereinandergestellt wie Theaterkulissen.

In der Bucht lagen einige österreichische Kriegsschiffe und ein sehr großer Passagierdampfer „Gäa".

Auf allen Schiffen standen die Mannschaften an der

Reling, eine Musikkapelle spielte einen Marinemarsch, und als wir an den Schiffen vorüberfuhren, warfen die Matrosen ihre Mützen hoch und schrien Hurra.

Es ist schön, wenn der Ruhm uns umglänzt und wenn wir jung sind. Wir machten neben der „Gäa" fest, sie sollte unser Quartierschiff sein.

Als ich an Bord ging, begrüßte mich ein österreichischer Offizier und richtete in einer Mundart Fragen an mich, die ich nicht verstand. Ich hatte noch nie Wienerisch reden hören und glaubte zunächst nicht, daß es Deutsch sei. Man muß es lernen, mit dem Herzen zu hören.

Der Offizier war sehr liebenswürdig zu mir, und als er meine Verlegenheit merkte, ging er aus seiner Mundart sofort in ein klareres Hochdeutsch über.

Ich erzählte dem österreichischen Kameraden, was ich versenkt hatte, und stellte ihm meine Offiziere vor. Zusammen begaben wir uns dann zu den österreichischen Offizieren.

Ich habe die Österreicher als hervorragende Seeleute kennengelernt. Das österreichische Marineoffizierkorps war musterhaft. Die Angehörigen dieses Korps waren ebenso wie die einfachen Soldaten von einer alten lebendigen Marinetradition erfüllt. Es gab viele Offiziere, deren Väter oder Großväter schon unter dem Admiral Tegetthoff in der Seeschlacht von Lissa (1866) gekämpft hatten.

Die Ausbildung der österreichischen Seeoffiziere muß vorzüglich sein, denn diese Kameraden entwickelten auf jedem Gebiet der Marine die tiefsten Kenntnisse.

Ihre U-Boot-Offiziere waren von ganz anderem Typ als wir Nordländer, es waren sehr bewegliche, etwas mehr südländisch aussehende Kavaliere. Von Namen habe ich in Erinnerung Ritter von Trapp, Singule, Rigule und einer hieß sogar Teufel und sagte selber von sich, für ihn sei ein besonderer Platz im Himmel reserviert. Der Kommandant von Cattaro war Admiral Hansa, und der Chef der Flotte war Admiral Haus.

Der österreichische Admiral Haus war sicherlich über sechzig Jahre alt, als ich ihm vorgestellt wurde. Er war aber von einer sehr schlanken Beweglichkeit, man sagte, daß er noch jedem Matrosen die Riesenwelle am Reck vorturnen konnte. Dabei war er von tiefgründiger Gelehrsamkeit und einem männlichen Charme, wie er selten zu finden ist. Sein zynischer Witz war gefürchtet. Dafür ein Beispiel: Als ein Seeoffizier nach einer erfolglosen Unternehmung sich bei Admiral Haus zurückmeldete und ihm sagte:

„Exzellenz, ich sehe ein, daß ich einen Fehler gemacht habe", winkte Haus ab und sagte:

„Der Fehler lag bei mir, ich hätte Sie zu dieser Unternehmung nicht ausschicken dürfen."

Die Tapferkeit des Admirals war bekannt. Als die österreichische Flotte zu ihrer ersten Kriegsfahrt ausfuhr, setzte sich Admiral Haus mit dem ältesten Linienschiff an die Spitze der Flotte und sagte dazu, daß es nicht schlimm sei, wenn ein alter Mann mit einem alten Schiff unterginge. Die neuen Schiffe seien zu schade, um vom Feind als erste versenkt zu werden.

Im Kampf mit U-Boot-Fallen

Die Bucht von Cattaro wurde unser Heimathafen. Von hier aus gingen wir auf unsere Unternehmungen.

Der U-Boot-Krieg wurde immer schwieriger. Die Engländer hatten inzwischen in ihrer Abwehr allerhand Dinge zugelernt, die uns zu größter Vorsicht zwangen. Manchmal hielten sie für die U-Boote Überraschungen bereit, die sich kaum erklären ließen.

So traf ich in der Nähe von Malta einen Dampfer unter neutralen Farben. Weil die Engländer meist ihre Fallen unter neutralen Flaggen fahren lassen, sahen wir uns die Neutralen noch genauer an als die anderen.

Ich machte den Dampfer als eine U-Boot-Falle aus und beschloß, ihn mit einem Torpedo zu erledigen. Es gelang mir, unter Wasser auf gute Schußentfernung heranzukommen. Ich feuerte den Torpedo ab. Er traf nicht. Warum er nicht traf, das kann ich mir heute noch nicht erklären. Alle Einstellungen waren richtig gewesen, theoretisch hätte er treffen müssen. Ich war überdies so nahe heran gewesen, daß ein Vorbeiknallen gar nicht möglich war. Ich halte für möglich, daß diese Falle mit

besonderen Schutznetzen ausgerüstet war, die den Torpedo abfingen, bevor er die Bordwand berührte.

In meiner Ratlosigkeit, warum der Torpedo nicht traf, war ich ganz traurig geworden, starrte noch wehmütig durchs Periskop und beobachtete das Heck der Falle, die sich jetzt langsam, als ob nichts geschehen sei, entfernte.

Da ertönte plötzlich in meiner unmittelbaren Nähe eine so fürchterliche Detonation, daß ich mit Sicherheit glaubte, mein U-Boot sei getroffen. Das war keine Granate, die Granatdetonation kannte ich. Eine Granatdetonation war ein leises Zirpen gegen diesen entsetzlichen Knall. Entweder hatte die Falle eine Mine mit einem Minenwerfer nach uns geschossen oder einen Torpedo mit Zeitzünder, der, ohne zu treffen, explodiert war.

Ich muß noch einmal sagen, daß Wasser ein guter Schalleiter ist.

Wenn also neben einem U-Boot Dynamit explodiert, so klingt das viel fürchterlicher, als wenn man die gleiche Explosion in der Luft hört. Detonationen aber, von denen man nicht weiß, wo sie herrühren, und von so gewaltiger Stärke, deprimieren die ganze Mannschaft so sehr, daß sie für einige Zeit fast unbrauchbar wird.

Ich ging daher auf große Tiefe und entfernte mich rasch. Mir war die Lust vergangen, mich mit dieser Falle weiterzubeschäftigen.

Damals begann die Zeit, in der die Entente anfing, ihre Dampfer in Konvois fahren zu lassen.

Die Konvois umfaßten in der damaligen Zeit oft

fünfzehn bis zwanzig Schiffe und waren von Zerstörern, kleinen Kanonenbooten und ähnlichen Bewachungsfahrzeugen begleitet, die immer um den Zug in Zickzack-Kursen herum und voraus fuhren und es so beinahe unmöglich machten, daß ein U-Boot zum Angriff kam.

Die Gefahr, einen Konvoi anzugreifen, bestand nämlich darin, daß man inmitten des Bienenschwarms leicht entdeckt wurde und gerammt werden konnte. Angreifen ließ sich ein Konvoi sowieso nur mit einem Torpedo.

Ich sagte vorhin, daß sich bei Abschuß des Torpedos die bekannte blanke Fläche bildet. Hatte ein U-Boot auf einen Konvoi mit dem Torpedo gefeuert, dann rasten Zerstörer auf die blanke Stelle zu und warfen Wasserbomben ab. Die Wasserbomben hatten die Engländer 1915 erfunden und immer weiter verbessert. Es waren Bomben mit Druckzündung, die man für jede Wassertiefe einstellen konnte. Die Wasserbomben brauchten gar nicht zu treffen, es genügte, daß sie in unmittelbarer Nähe des Bootes detonierten. Der gewaltige Druck der Explosion schlug die Öltanks leck. Das Öl steigt sofort auf, und der Zerstörer oben wirft in diese Ölspur nun solange seine Wasserbomben, bis das U-Boot vernichtet ist oder leckspringt und so gezwungen ist, aufzutauchen.

Ich suchte mich den Wasserbomben so zu entziehen, daß ich sofort nach dem Schuß auf sechzig Meter Tiefe ging und dann mit höchster Kraft in irgendeine Richtung lief.

Nach einem Torpedoangriff haben wir einmal

hundertzwanzig Wasserbomben gezählt, die über und neben uns explodiert sind. Wir hatten immer einen Mann in der Zentrale stehen, der bei jeder Bombe einen Kreidestrich auf die Tafel machte, um sich nicht zu verrechnen.

Ich sagte, daß es sehr schwer war, Konvois anzugreifen. Daß wir sie trotz aller Schwierigkeiten angriffen, war selbstverständlich.

Meist ging ein solcher Angriff so vor sich, daß wir nach dem Torpedoschuß schnell tieftauchten, davonliefen, wieder auftauchten, uns in großem Bogen am Horizont entlangschlichen, uns mit großer Fahrt vor den Konvoi brachten und mit neuer Gewalt von vorn angriffen.

Aber auch nachts drangen wir in die Konvois ein, und zwar über Wasser.

Dabei suchten wir uns eine Lücke zwischen den Zerstörern, um unseren Angriff anzusetzen. Traf der Torpedo, so ging ein Höllenzauber los.

Trifft der Torpedo nachts, so gibt es einen feinen Anblick. Der Torpedo schleudert eine himmelhohe Wassersäule empor, die nachts wie bengalisch beleuchtet scheint. An der Wasserfläche ist sie von einem infernalischen Rot, dann wird das Rot gelblich, und oben nimmt die Wassersäule einen bläulichen Schimmer an, ein Anblick von satanischer Pracht.

Auch nachts tauchten wir im allgemeinen unmittelbar nach dem Torpedoschuß.

Ein schwieriges Abenteuer hatte ich mit einer englischen Falle.

Am Geschütz beim Artilleriegefecht

Ich hatte einen großen Dampfer torpediert, einen Engländer. Das Verhalten dieses Engländers kam mir sehr merkwürdig vor. Daß der getroffene Dampfer eine List im Schilde führte, merkte ich daraus, daß die Mannschaft nicht in die Boote ging. Der Engländer hatte ein schweres Geschütz im Heck montiert. Aus diesem Geschütz feuerte er nach mir, auch als ihn mein Torpedo schon getroffen hatte. Ich beobachtete ihn durchs Sehrohr. Die Geschützmannschaft des Engländers paßte höllisch scharf auf mich auf, und jedesmal, wenn ich mein Sehrohr etwas zu hoch aus dem Wasser steckte, löste der Engländer einen Schuß. Ich handhabte das Sehrohr nicht besonders vorsichtig, weil ja der Dampfer schwer havariert war und ich nur auf sein Sinken wartete.

Mein Torpedo hatte den Engländer schwer in den Maschinenraum getroffen, und es kam mir so vor, als ob er langsam sank. Einen zweiten Torpedo wollte ich nicht auf ihn riskieren.

Jetzt kam ein holländischer Dampfer vorbei, und langsam enthüllte sich die List. Der Dampfer führte breit angemalt die holländischen Farben.

Meist gingen die Neutralen dem Krieg aus dem Wege. Wenn sie sahen, daß ein Dampfer torpediert war, fuhren sie ruhig weiter ihre Bahn, ohne sich um den torpedierten Dampfer selbst zu kümmern. Sie stoppten höchstens weitentfernt, um die Mannschaft des havarierten Dampfers bergen zu können, und nahmen bereitwillig die Boote auf. Dieser Holländer aber änderte seinen Kurs und hielt auf den sinkenden Engländer zu.

Signal „Verlassen Sie das Schiff“

Daß dieser holländische Dampfer eine Falle war, konnten wir schon daran sehen, daß er ohne Ladung fuhr, so daß er leer und hoch aus dem Wasser ragte. (Oft waren die Fallen mit Kork beladen, um unsinkbar zu sein.)

Als der angebliche Holländer etwa fünftausend Meter vor uns war, tauchte ich auf und feuerte einen Warnungsschuß. Sofort ging am Mast eine weiße Flagge hoch. Das sollte heißen: „Ich ergebe mich!"

Dies schnelle Ergeben ging mir denn doch ein bißchen zu plötzlich.

Jetzt setzte er auch zwei Boote aus.

Als ich diese Manipulationen sah, ließ ich zwanzig Granaten bereitlegen und befahl „Schnellfeuer", obwohl am Mast des Holländers die weiße Flagge wehte.

Das war wohl gemein von mir, auf einen Neutralen schießen zu lassen? Aber ich war eben so herzlos.

Kaum waren die ersten von unseren zwanzig Granaten aus dem Rohr, da fielen in der Bordwand des Holländers zwei große Klappen, und aus diesen Klappen blitzte es auf. Der Holländer überschüttete uns mit einem geradezu irrsinnigen Feuer. Uns hagelten die Granaten nur so um die Ohren. Unsere zwanzig Schuß waren verfeuert. Ich hatte auf dem Holländer sogar zwei oder drei Treffer beobachtet und befahl jetzt: „Schnelltauchen!" Ich war froh, „U 38" wieder heil unter Wasser zu haben.

Der Holländer verschwand mit großer Geschwindigkeit, statt dessen kam ein größeres Bewachungsfahrzeug, ein Mittelding zwischen Zerstörer und Kreuzer, ein Schiff

vom Arabic-Typ. Dieser englische Kleinkreuzer nahm den lahmgeschossenen Dampfer in Schlepp. Ich glaubte schon, daß ich den Dampfer von meiner Versenkungsliste werde streichen müssen, und war über das ganze Unternehmen recht ärgerlich.

Da ging aber der Bug des angeschossenen Dampfers hoch in die Luft, und der Dampfer sackte in die Tiefe. Jetzt entfernte sich auch das englische Kriegsschiff. Zu einem Schuß kam ich nicht mehr ran.

Gedanken über das Ende

Ich hatte von zu Hause schmerzliche Nachrichten bekommen. Mein Freund Klaus Hansen — er war Kommandant von „U 41" — war gefallen. Er war das Opfer einer U-Boot-Falle geworden. Von seinem Boot wurden nur ein Offizier und zwei Mann gerettet. Was aus Klaus Hansen und den übrigen geworden ist, blieb unbekannt. Sie waren verschollen. Vielleicht hatte man sie abgeschossen, als sie versuchten, sich durch Schwimmen zu retten. Es war die berühmte Falle Baralong, welche meinen Freund Klaus Hansen erledigt hat.

„U 38" mußte in die Werft. Wir waren damals im Mittelmeer, wo sich allmählich eine ganze Flottille von deutschen U-Booten versammelt hatte. Im Hafen von Pola war eine deutsche U-Boot-Werft eingerichtet worden, wo auch die Maschinen von „U 38" überholt werden konnten.

Es war „U 38" nicht etwa durch Granatentreffer oder ähnliche Dinge beschädigt worden, nur die großen Strapazen hatten das Schiff heruntergebracht; überhaupt muß man damit rechnen, daß ein U-Boot, das achtzig Tage Fahrzeit hinter sich hat, gewisse Überholungen nötig hat.

Ich gab meinen Leuten einen Urlaub nach Ragusa, wo ich sie durch Oberleutnant Heller in einem Hotel einquartieren ließ. Ich aber machte eine Erkundungsfahrt in die Heimat. Es war eine traurige Fahrt.

In Deutschland griff der Hunger immer mehr um sich. Der Hunger war fast über alle Menschen hergefallen. Ich besuchte meine Eltern in Sonderburg.

Sonderburg liegt in einer sehr fruchtbaren Gegend. Aber auch meine Eltern klagten über Mangel an Lebensmitteln und waren so mager geworden, daß ich sie kaum wiedererkannte. Mein Vater hatte über vierzig Pfund von seinem Gewicht verloren.

Ich reiste weiter nach Kiel. In Kiel ließ ich mich beim Prinzen Heinrich melden. Er war sehr gnädig zu mir. Die Mißerfolge, die ich unter seinem Kommando erlitten hatte, schien er völlig vergessen zu haben. Er fragte mich sehr lebhaft über die Verhältnisse im Mittelmeer aus und gab sich ganz ungezwungen.

Ich hatte Muße, ihn zu beobachten, und sah, daß selbst der Prinz zum mindesten sehr knapp zu leben schien. Seine Schläfen waren eingefallen, seine Hand war noch magerer geworden.

Im Verlauf des Gespräches klagte er denn auch darüber, daß die Lebensmittel sehr knapp seien.

Ich hatte den mir zustehenden Teil der Lebensmittelbeute von „U 38" in mehreren Koffern nach Deutschland mitgebracht und einen Teil davon in Sonderburg bei meinen Eltern gelassen.

Als ich den Prinzen verließ, kam mir ein Gedanke.

Ich erlaubte mir, einige Konserven und ein paar Flaschen Whisky — ich wußte, daß der Prinz Whisky liebte — in seiner Küche abzugeben. Der Prinz nahm das Geschenk an, er ließ mir später durch seinen Adjutanten danken.

Es war keine große Freude, den Urlaub in Deutschland zu verbringen. Alles war vom Krieg geschlagen. Alles stand im Zeichen des Krieges. Was den Mann, der an der Front kämpfte und nur gelegentlich in die Heimat kam, erbittern mußte, war, daß alle Vergnügungslokale überfüllt waren, daß sich alles in einem hektischen Taumel zu drehen schien, während draußen der Tod seine Ernte hielt.

Ganz Deutschland schien noch voll Soldaten zu sein. Auf allen Exerzierplätzen wurde fleißig geübt. Schaute man sich aber diese Soldaten an, so waren es fast nur sehr alte Leute, leistenbrüchige Greise oder Jünglinge, die noch wie Kinder aussahen.

Mir kam der Gedanke, nach Koblenz, an den Rhein zu fahren. Mein Herz hatte diesen Gedanken.

Meine Erinnerung kam von einer Wanderung nicht los, die ich im Sommer des Jahres 1913 mit Otto Weddigen zusammen im Riesengebirge gemacht hatte. Ich lernte auf dieser Wanderung ein junges Mädchen kennen, deren Heimat Koblenz war.

Am Rhein war das Leben noch kräftiger und natürlicher als in der übrigen Heimat. Das machte wohl die frohe Natur des Rheinländers.

In der Familie meiner Freundin wurde ich auf das allerherzlichste aufgenommen. Auch in dieser Familie

drehte sich alles nur um den Krieg. Meine Freundin hatte noch eine Schwester und zwei Brüder. Die beiden Schwestern arbeiteten den ganzen Tag als Krankenpflegerinnen, ohne Bezahlung natürlich, und die beiden Jungens, sie hatten noch die Schulbank gedrückt, waren gerade in diesen Tagen zum Militär eingezogen worden. Für ihr Alter waren die beiden Knaben noch zart und klein, aber der Krieg brauchte sie schon.

Die Mutter erzählte mir, daß sie vor einiger Zeit von einem Bauern heimlich ein paar Zentner Kartoffeln gekauft habe. Sie hatte sich so glücklich gefühlt, daß sie für einige Wochen wenigstens der Sorgen um das tägliche Brot behoben sei. Zufällig aber hatte ihr Mann den Kartoffelschatz im Keller entdeckt. Er hatte seiner Frau eine große Szene gemacht, und das Ende war, daß der Bauer wiederkommen mußte, um seine Kartoffeln abzuholen.

So wie dieser Patriot, so handelten damals sicher viele Familienväter in Deutschland, und es war bedauerlich, daß unsere Regierung ihre Handlungen nicht mehr auf die Empfindungen dieser Patrioten einstellte, daß sie manchen Kriegsgewinnler schlemmen ließ, während andere hungerten.

Wie jeder Offizier war ich sehr besorgt über die Entwicklung der Dinge. Ich hielt vieles für verkehrt. Unter den Soldaten ging damals schon ein leises Raunen umher. Auch mir wurde berichtet, daß die kämpfenden Truppen unzufrieden darüber waren, daß manche Offiziere sich, besonders in der Etappe, besser verpflegen

ließen als die Mannschaften. Ich konnte es nicht recht glauben. Wir U-Boot-Leute lebten ja mit unseren Mannschaften so eng zusammen, daß zwischen uns und den Mannschaften überhaupt kein Mißtrauen entstehen konnte. Das Leben der Mannschaften lag klar vor unseren Augen, und das Leben der Offiziere lag klar vor den Augen der Mannschaften.

Selbstverständlich verscheuchte man damals alle schwarzen Gedanken, denn noch war alles gut. Unsere Fronten standen glänzend, von überallher wurden Erfolge gemeldet.

Dennoch: es wäre besser gewesen, manches abzuändern.

Man erzählte mir damals, daß eine bestimmte Klasse von Monteuren auf der Werft in Kiel genau so viel an Lohn verdiente, wie mein Sold als U-Boot-Kommandant betrug. Ich glaubte das gern, nahm aber die Tatsache für einen guten Witz. Anders aber nahmen die Mannschaften solche Berichte auf. Es war ja auch nicht richtig, daß diejenigen, die in der Heimat bleiben durften, viel Geld verdienten und sich mit diesem Geld, wenn nicht ein gutes Leben, so doch wenigstens die Illusionen eines guten Lebens schaffen konnten.

Wäre ich ein verantwortlicher Regierungsmann gewesen, so hätte ich es umgekehrt gemacht. Ich hätte denen, die in der Heimat blieben, nur die Lebensmittel und ein ganz geringes Entgelt für ihre übrigen Bedürfnisse gegeben, und jeden einzelnen Mann aus der kämpfenden Truppe hätte ich hoch bezahlt.

War es nicht genug Belohnung, daß die Männer, die in der Heimat waren, am Leben bleiben durften?

Ich scherze nicht: ich hätte das deutsche Heer bei Beginn des Krieges in ein Söldnerheer umgewandelt. Daß jeder, der kämpfte, ein Patriot war, ist so selbstverständlich, daß man nicht darüber zu reden braucht. Daß er derselbe Patriot blieb, wenn er „Söldner" war, wenn er gut bezahlt wurde dafür, daß er kämpfte, ist ebenso selbstverständlich. Niemals aber wäre von der kämpfenden Truppe der Todesmut gewichen, wenn sie bessere Lebensbedingungen gehabt hätte als die Heimat. Ich möchte noch ein paar Worte über diesen Punkt sagen:

Es ist erstaunlich, daß unsere deutschen Soldaten den Krieg so lange durchgehalten haben, wie sie es taten. Der Deutsche ist von den übrigen Völkern dadurch unterschieden, daß er keinen Völkerhaß kennt. Der Deutsche wird also auch leichter von dem Gedanken der Humanität ergriffen als der Angehörige fremder Völker. Daß die deutschen Soldaten sich an allen Fronten so lange herumgeschlagen haben, daß sie gegen Menschen kämpften, gegen die sie eigentlich keine Feindschaft empfanden, das ist nur ein Beweis für die hohe Vaterlandsliebe des Deutschen. Die Triebkraft des deutschen Soldaten war einzig die Liebe zu seinem Vaterland. Gewiß ist der Deutsche gern Soldat. Ein wie guter Soldat er ist, obwohl er ohne Haß kämpft, beweist die traurige Tatsache der deutschen Geschichte, daß fremde Fürsten sich durch viele Jahrhunderte des deutschen Landsknechtes bedient haben, um ihre eigenen Pläne zu fördern.

Es wäre nur natürlich und richtig gewesen, wenn man im Weltkrieg die Kampflust des deutschen Soldaten nicht nur aus der Vaterlandsliebe genährt hätte, sondern wenn man ihn auch dafür, daß er sich unermüdlich kämpfend an die Grenzen seines Vaterlandes stellte, durch guten Sold belohnt hätte.

*

Ich meldete mich in Berlin beim Admiralstab. Fragte dort einen Kameraden: „Was meinen Sie, wann wird die Schweinerei ein Ende haben?"

„Meinen Sie mit Schweinerei etwa unseren schönen großen Krieg?"

Ich lachte, und lachend sagte ich:

„Ja, ich meine euren schönen Krieg! Ihr habt es hier gut am grünen Tisch, aber unsereiner, der Tag und Nacht und immer in der größten Spannung draußen ist, der hat schließlich mal solche Gedanken."

Mein Gelächter war für die anderen das Seil, woran sie sich klammern konnten. Sie lachten mit, aber einen kleinen bitteren Nachgeschmack hat meine Frage wohl hinterlassen.

„Warum macht denn unsere Flotte nichts?" fragte ich. „Warum fährt sie nicht aus?"

„Die Flotte soll doch für den Frieden aufgespart werden."

„Ja so, so ist's richtig, die Flotte muß für den Frieden aufgespart werden!"

Wir U-Boot-Leute diskutierten natürlich über Verwendungsmöglichkeiten der Flotte.

Man fragte mich, ob ich Lust hätte, nach Madeira zu fahren, um mal nachzusehen, was im Hafen von Funchal los sei. Es sollten sich dort manchmal englische Kreuzer im Hafen aufhalten.

Ich antwortete, daß ich selbstverständlich Lust hätte. Madeira ist immer gut. Nur ob es mit dem knappen Aktionsradius von „U 38" ausreichen würde, wußte ich noch nicht. Na, das sollte man aber meine Sorge sein lassen.

Mit eigener Kraft konnte „U 38" unmöglich von Pola aus bis nach Funchal und von Funchal wieder zurück durchs Mittelmeer fahren. Wir mußten unseren Plan darum von vornherein so machen, daß wir uns spätestens hinter Gibraltar von irgendeinem Fahrzeug, das wir zu diesem Zweck kapern würden, bis nach Funchal hineinschleppen ließen. Auf der Reise durchs Mittelmeer hatten wir zwei seltsame Erlebnisse.

Zwischen Malta und Kreta trafen wir einen kleinen Konvoi, einen großen Dampfer, neben dem ein sehr viel kleinerer so fuhr, daß er von dem großen fast völlig verdeckt war, und sechs Torpedoboote zum Schutz der beiden Dampfer.

Wir kamen nicht mehr als zweitausend Meter an den Konvoi heran, und es blieb mir nichts anderes übrig, als meinen Torpedo aus dieser Entfernung abzuschießen.

Es war ein sehr unsicherer Schuß.

Um den Wasserbomben der Torpedoboote zu entkommen, ging „U 38" unmittelbar nach dem Schuß auf sechzig Meter Tiefe. Ich beobachtete dabei die Uhr.

Mein Torpedo lief achtzehn Meter in der Sekunde. Ich konnte also ausrechnen, wann das Ziel erreicht

werden würde. Mit der Uhr in der Hand lausche ich. Der Torpedo konnte nicht getroffen haben. Als meine Uhr hundertachtundzwanzig Sekunden zeigt, erfolgt eine so tiefe und schwere Detonation, daß „U 38" mächtig davon erschüttert wird. In der Zentrale reißt eine Schalttafel, ein paar Porzellan-Isolatoren poltern zu Boden, und sogar das dicke große Glas über dem Kreiselkompaß zerbricht.

Dann höre ich einen Hagel von feinen Eisenteilchen auf das Boot schlagen, obgleich dieses auf sechzig Meter Tiefe ist. Es muß etwas Fürchterliches passiert sein. Der Torpedo muß einen großen Munitions-Transporter getroffen und in die Luft gesprengt haben.

Nach fünf Minuten gehen wir auf Sehrohrtiefe und sehen in der Ferne Torpedoboote herumfahren. Von den beiden Dampfern war keine Spur mehr zu entdecken. Der Munitions-Transporter war mit so großer Gewalt explodiert, daß der kleine daneben fahrende Dampfer offenbar leckgesprungen und sofort mit abgesunken war. Mit einem Schuß also hatte ich zwei Dampfer vernichtet. Eine richtige Dublette!

Auch nach dem Kriege habe ich niemals herausbekommen können, was damals mein Torpedo angerichtet hat, wie die Transporter hießen und wie groß der Schaden gewesen ist. Vielleicht wird ein ausländischer Leser dieser Zeilen mir Näheres darüber berichten können.

Kurz vor Gibraltar ist es uns beinahe an den Kragen gegangen.

Wir trafen einen Dampfer, etwa zweitausend Tonnen groß, dem das Sternbanner vom Heck wehte. Ich legte ihm den üblichen Warnungsschuß vor den Bug. Der Kapitän stoppte sofort und setzte ein Boot aus, um mir seine Papiere zu bringen.

Der Dampfer hatte nur Konterbande an Bord, Kriegsmaterial für Italien. Ich sage dem Kapitän, daß er das Schiff sofort verlassen müsse, weil ich es versenken werde.

„U 38" ging nahe an den Dampfer heran, weil mich sein Aussehen sehr interessierte. Anders als andere Transportschiffe war dieser Dampfer fabelhaft gehalten und sauber angestrichen wie eine Jacht. Die Mannschaft war gleichmäßig gut angezogen. Heizer sowohl wie Matrosen sahen aus wie die Kavaliere, nicht so dreckig wie auf den anderen Schiffen die Mannschaften aussehen und so zusammengewürfelt wie bei den Engländern, auf denen Chinesen, Neger und Inder meist den Hauptbestandteil bildeten. Die Mannschaft des Amerikaners bestand nur aus Weißen. Meine Leute, die sich ja alle als große Kavaliere fühlten, bewunderten die fremde Mannschaft mächtig. Besonders imponierte ihnen der Haarschnitt der Amerikaner — im Nacken rasiert — und ihre gebügelten Hosen. Wirklich: die Matrosen trugen über braunen eleganten Halbschuhen gebügelte Hosen. Sehr feine Herren also! Offenbar hatten sie sich, als es hieß: aussteigen, schleunigst ihre Hafengarnitur angezogen.

Meine Leute brannten darauf, den Dampfer untersuchen zu können, sie hofften wohl, in der Ladung auch

ein Kleidermagazin zu finden. Viel Zeit hatten wir allerdings nicht. Wir waren kurz vor Gibraltar, und in der Nähe trieben sich allerhand andere Fahrzeuge herum.

Ich sehe noch mal die Ladeliste des Kapitäns durch. Mit dem Kapitän war wenig zu sprechen. Um es ganz offen zu sagen: er war stinkbesoffen. Er saß in seinem Boot und tat so, als ob er mich nicht verstünde, wenn ich ihn etwas fragte.

Gewiß, mein Englisch war nicht gerade glänzend, ich kenne überhaupt keinen Seemann, der ein glänzendes Englisch spricht.

Wenn ich den Kapitän etwas fragte, lachte er blöde auf und zwinkerte mich an.

In der Ladeliste fand ich unter anderem zwölf Tonnen „Blasting Caps". Ich will doch versuchen, ob der besoffene Kapitän mir wenigstens sagen kann, was „Blasting Caps" sind. Ich gehe mit „U 38" extra in die Nähe seines Rettungsboots.

„He, old boy", rufe ich, „was sind Blasting Caps?"

Er stiert mich an, als ob ihn einer mit dem Beil geschlagen hätte, zwinkert dann mit den Augen und lacht.

Wir ziehen jetzt ein englisches Wörterbuch zu Rate.

Nichts zu finden über „Blasting Caps".

Ich mußte mich mächtig beeilen, weil sich uns ein Fahrzeug näherte, dessen Charakter wir nicht ausmachen konnten. Ich fahre mit „U 38" bis auf fünfzig Meter an den amerikanischen Dampfer heran und schieße mit meiner Kanone Löcher in die Wasserlinie.

Der erste Schuß sitzt zu hoch, doch der zweite trifft

vorschriftsmäßig die Wasserlinie. Beim dritten Schuß geschah etwas Entsetzliches. Es packte mich eine ungeheure Riesenfaust, hob mich vom Turm und warf mich glatt an Deck. Ich dachte, mir fliegt der Kopf ab. So eine Explosion hatte ich überhaupt noch nicht erlebt.

Der Amerikaner zersprang wie eine Seifenblase in tausend Stücke. Das Schiff flog uns buchstäblich um die Ohren. Der schwere eiserne Mast des Dampfers sauste über „U 38" hinweg und fiel zwanzig Meter entfernt von uns ins Wasser. Das Wasser klatschte hoch auf und rauschte mit solcher Wucht und solchem Getöse auf „U 38" nieder, daß uns Hören und Sehen verging.

Ich selbst lag immer noch mit dem Rücken unten zwischen Geschütz und Turm, da, wo mich die unsichtbare Riesenfaust hingeschleudert hatte. Meine Leute waren im Augenblick der Detonation wie die Ratten unter dem Aufbaudeck verschwunden, das sich über dem Druckkörper von „U 38" wölbt. Das Aufbaudeck läßt gerade so viel Raum, daß man platt wie eine Schildkröte darunterkriechen kann.

Ein paar Sekunden war alles still, totenstill, und dann plötzlich regnete es Eisen vom Himmel. „U 38" wird von den schweren Eisenstücken, die auf Deck poltern, ein wenig zerbeult, sonst passiert Gott sei Dank nichts.

Endlich ist wieder Ruhe. Und als Ruhe ist, kriechen meine Leute unter der Verschanzung hervor, und Unteroffizier Rietsch, ein Ostpreuße, im Zivilberuf Fischer, tritt an mich heran, grinst und tippt sich mit dem Finger auf die Kehle. Rietsch ist ein Hüne, der darunter leidet,

daß er in dem Augenblick, wo er eine große Gefahr hinter sich weiß, von einem unbändigen Durst geplagt wird. Er spricht mich selten an. Wenn er mich anspricht, ist es wegen einer „kleinen Erfrischung". Er bedient sich mit Vorliebe der indirekten Rede, und meist sagt er nur: „Herr Kapitän, es ist sehr bitter, ein Ostpreuße zu sein und nichts Warmes im Leib zu haben."

Rietsch tippt also auf seine Kehle, und ich sage: „Gut, Rietsch, ich werde nachher mal mit dem Koch sprechen."

Jetzt springt Hiller, mein Bursche, auf mich zu und ruft: „Herr Kapitänleutnant bluten ja!"

Als er es sagt, spüre ich, daß mir ein warmes Rinnsal übers Gesicht geht. Ich lasse meinen Spiegel holen und sehe, daß es nur ein kleiner Riß unter den Haaren ist.

Auch meine Leute waren unverletzt geblieben, bis auf ein paar Schrammen, ähnlich unbedeutend wie meine eigene.

Ich überlege, ob ich den amerikanischen Kapitän nicht mitnehmen soll für seine „Blasting Caps". Er sitzt in seinem Boot, das Boot wiegt leicht in der Dünung, und er lacht so vergnügt, als ob es Pfingsten wäre. Er winkt mit den Armen zu mir herüber, verzieht lachend sein Gesicht in traurige Falten und schreit:

„My fine old ship is blowing up!"

Das war es ja wirklich. Es war übrigens der Dampfer „Chemung", von New York nach Kanada bestimmt, er hatte dreitausenddreihundert Tonnen Kriegsmaterial an Bord.

*

Wie würden wir die Straße von Gibraltar passieren?

Seit unserer ersten Passage war allerhand Zeit vergangen, und die Engländer hatten viel dazugelernt.

Getaucht konnten wir dieses Mal nicht hindurch, weil ein starker Meeresstrom uns entgegenkam, der ins Mittelmeer hineinlief. Wir wären also zurückgedrückt worden. Meine Batterie hätte nicht ausgelangt, um getaucht stundenlang mit hoher Fahrt gegen den Strom anzulaufen.

Es ist ja bekannt, daß man unter Wasser nur mit elektrischer Kraft fahren kann. Über Wasser aber und bei Tage die Straße von Gibraltar zu passieren, wäre unmöglich gewesen. Die Straße ist nur acht Seemeilen breit. Man hätte uns sicher entdeckt.

Wir richteten unsere Geschwindigkeit daher so ein, daß wir uns erst nachts in der Straße befanden, ohne vorher gesehen zu werden. Das Wetter wurde stürmisch, das war uns günstig.

Aber da, was war das? Durch die Nacht flogen starke Silberpfeile vom Felsen von Gibraltar aus nach dem Felsen von Ceuta herüber.

Die Engländer hatten am Fuße des Felsens von Gibraltar riesige Scheinwerfer montiert, Scheinwerfer von so großer Kraft, daß ihr Strahl die ganze Meeresenge beherrschte und jenseits auf dem Felsen von Ceuta große zitternde Kreise malte.

Die ganze Straße war stark bewacht, es wimmelte von kleinen Bewachungsfahrzeugen, die hin und her über das Wasser flitzten. Das half aber alles nichts, ich

mußte aufgetaucht weiterfahren. Manches der Fahrzeuge konnte ich in großem Bogen umfahren, einigen aber kam ich so nahe, daß ich noch heute der Ansicht bin, daß sie uns gesehen haben müssen.

Doch warum greifen sie nicht an? Ich glaube, sie wollten nicht angreifen. Sie wußten wohl, daß jeder Angriff auf ein deutsches U-Boot ein scharfes Gefecht bedeutete und daß es bei jedem Angriff um Sein oder Nichtsein ging.

Unbehelligt konnten wir schließlich die Bewachungsfahrzeuge hinter uns lassen und kamen heil bis an die Lichter.

Wie sollten wir den Scheinwerferstrahl passieren, ohne gesehen zu werden? Wir mußten doch über Wasser fahren!

Ich ließ dem Maschinisten sagen, er möchte unseren Diesel-Antrieb elektrisch zusetzen; mit den Dieselmotoren und der elektrischen Batterie gemeinsam liefen wir etwa sechzehn Seemeilen in der Stunde. Wir mußten einen Husarenritt riskieren. Alle Leute schickte ich auf Tauchstation. Unsere Nerven waren gespannt.

Jetzt ist es so weit. „U 38" befindet sich in dem Lichtstrahl. Verdammt noch mal! So hell hatten wir es uns doch nicht vorgestellt.

Der blauweiße Strahl umzitterte uns so stark, daß man bestimmt hätte eine Zeitung lesen können. Aber wir wollten ja gar keine Zeitung lesen, wir wollten nur durchkommen.

Unser Boot läuft prächtig, und alles geht gut.

Langsam verzittert der Schein, und jetzt liegen wir wieder im Dunkeln.

Ein Aufatmen der Erleichterung ging ganz hörbar durch das ganze Boot, und ich wartete nicht erst, bis Rietsch erschien, um mich davon zu unterrichten, wie kläglich das Leben eines Ostpreußen sei, der nichts Warmes im Leib habe, ich ließ dem Koch sagen, er solle „eine lütte Run' Grog" fertigmachen.

Vor der Straße von Gibraltar warteten wir den Tag ab und das Glück. Das Glück war uns hold.

Ein Norweger lief mir entgegen. Er hatte Koks für Livorno geladen. Von diesem Norweger werden wir uns bis Madeira schleppen lassen.

Warnungsschuß vor den Bug. Er stoppt sofort.

Als der Kapitän längsseits kommt, lade ich ihn ein, überzusteigen. Ich stelle mich dem Kapitän vor, er stellt sich mir vor:

„Kapitän Gotthas."

Kapitän Gotthas war ein Mann, so groß wie ein Baum und mit Händen, so gewaltig wie Kohlenschaufeln. Er hielt eine Tafel Schokolade in der Hand, von der biß er von Zeit zu Zeit ab. Aber es war gar keine Schokolade, sondern Kautabak, amerikanischer Preßtabak.

„Kapitän", sage ich, „darf ich Sie bitten, einige Tage als Passagier erster Klasse bei mir zu bleiben?"

Der Kapitän machte mir einen zu verwegenen Eindruck, und es war wohl besser, wenn er bei mir war. Dann ließ ich mir seinen Steuermann herüberkommen. Sein Steuermann war genau so verwegen wie der

Kapitän. Auch er hatte eine „Tafel Schokolade" in der Hand und aß davon. Da mußte der Kapitän eben als Geisel bei mir an Bord sein.

„Ihr Kapitän bleibt hier an Bord", sage ich, „geben Sie ihm, bitte, seine Sachen herüber."

Dem Steuermann aber sagte ich, wohin es ging, und drückte ihm eine Tabelle mit Signalen in die Hand; die Tabelle hatte ich für diesen Zweck vorbereitet. Es stand auf dieser Tabelle alles zu lesen, was der Steuermann zu tun hatte, wenn ich das betreffende Signal gab.

Der Steuermann schickte dem Kapitän seine Sachen und ein bißchen Whisky zu uns herüber. Wir hatten aber auch welchen, und unser „Smutje" hatte ihm schon ein paar Flaschen in die Kombüse gestellt.

Wir brachten jetzt eine Schlepptrosse aus, und der Steuermann des Norwegers nahm sie über. Schon bei diesem Manöver zeigte es sich, daß er ein ausgezeichneter Seemann war. Dann gaben wir dem Steuermann unser erstes Signal, und er machte „Fahrt voraus". Wir gondelten los, im Schlepp des Norwegers.

Kapitän Gotthas fühlte sich zuerst nicht sehr wohl bei uns. Wir mußten nämlich von Zeit zu Zeit die Schlepp-leine abwerfen und tauchen, wenn sich ein feindliches Schiff zeigte. Es zeigte sich einmal eine ganze Torpedo-bootsflottille. Wir fuhren dann immer neben dem Nor-weger her und bewiesen ihm beim Auftauchen, daß wir ihn nicht aus den Augen ließen, und daß es besser wäre, bei uns zu bleiben, weil wir ihm sonst verflucht schnell eines auf den Pelz brennen würden.

Dem Kapitän Gotthas bekam das Tauchen gar nicht, auch die heiße Luft, die sich im U-Boot ausbreitet, wenn getaucht wird, behagte ihm kaum. Der Schweiß rann ihm in dicken Bächen in seinen Bart, und man muß bedenken, daß sein Schweiß der pure Whisky war. Er mußte mächtig Whisky einnehmen, um bei den Tauchmanövern nicht seekrank zu werden.

Natürlich behandelten wir den Kapitän, weil er ja ein Neutraler war und weil wir ihn zu einem Liebesdienst gezwungen hatten, ausgezeichnet. Er wurde wie ein Offizier behandelt und von unserem Smutje besonders verpflegt, was er später auch dankbar anerkannte. Um ihn ein bißchen zu trösten, ließen wir ihm das Grammophon in seinen „Salon" schaffen, und in der nächsten Zeit, das waren ein paar Tage, war er meistens damit beschäftigt, mit seinen großen Händen das Grammophon aufzuziehen und auf dem Fußboden nach den Nadeln zu suchen, die ihm fast immer hinunterfielen. Er spielte: „Puppchen, du bist mein Augenstern" und „Es war in Schöneberg im Monat Mai". Dann spielte er preußische Militärmärsche, und am liebsten spielte er: „Die Männer sind alle Verbrecher!"

Langsam taute er bei der Musik auf und kam öfters zu uns nach vorn. Bei Tage allerdings blieb er allein mit seinem Grammophon, seinem Kautabak und seinem Whisky, aber abends kam er immer zu mir in den Kommandantenraum, um mich zu einem Gläschen einzuladen. Den Stoff brachte er gleich immer mit. Er war ein Mann von bedächtigen und langsamen Bewegungen,

und daß er zwei Gläser in der Hand hatte, merkte man erst, wenn er die Hand aufmachte.

Zwei Tage lang gondelten wir sorglos südwärts, und der Steuermann auf dem Norweger hielt sich brav an unsere Befehle. Dann kam eine hohe Süddünung auf, der Sturm setzte mit Heftigkeit ein, und wir wurden auf rauhe Weise daran erinnert, daß wir nicht mehr im sonnigen Mittelmeer, sondern in der winterlichen Atlantik fuhren.

Unsere beiden Schiffe stampften unheimlich, und immer größere Sorge erfüllte mich, ob unsere stählerne Schlepptrosse wohl halten würde. Am Abend dieses Tages ließ der Wind etwas nach.

Die Besserung war aber nur von kurzer Dauer, es kamen heftige Gewitterböen auf, und gegen Mitternacht meldete mir der wachthabende Offizier, daß die Schlepptrosse gebrochen und daß der Norweger nicht mehr in Sicht sei.

Ich eilte auf den Turm, Regen und Hagel schlugen mir um die Ohren, es war so dunkel, daß man nicht die Hand vor Augen sehen konnte. Das Verdeck war von gewaltigen Wassermassen überschwemmt, und der Sturm riß von den Wogenkämmen heftige Spritzer los, die uns um die Ohren klatschten.

Unser Bug lag tief im Wasser, und das war kein Wunder, die „Solvang" — so hieß der Norweger — hatte uns im Stich gelassen. Der Steuermann war mit dem Schiff, im Schutze der Nacht, ausgerissen, und das einzige, was uns blieb, war die fünfhundert Meter

lange stählerne Trosse, die jetzt unseren Bug so tief hinunterzog.

Es war völlig aussichtslos, die „Solvang" zwischen den gewaltigen Wasserbergen wiederzufinden, und ich ging fluchend nach unten, um Kapitän Gotthas die Schufterei seines Steuermannes auseinanderzusetzen. Er lachte aber und sagte:

„Ich hätte meinem Steuermann gar nicht so viel Schneid zugetraut! Aber es freut mich sehr, ich muß Ihnen sagen, daß ich es genau so gemacht hätte!"

Das besonders Unangenehme an der Flucht der „Solvang" war, daß sie in Gibraltar sein konnte, ehe wir in Madeira waren. In Gibraltar konnte der Steuermann die Engländer warnen, und die Engländer konnten, weil wir dem Steuermann gesagt hatten, daß er uns bis nach Madeira schleppen müsse, durch das Kabel ganz Madeira mobil machen.

Es blieb uns also nichts übrig, als dem Sturm zu trotzen und zu versuchen, weiter voranzukommen. Ich machte einen kleinen Überschlag und rechnete mir aus, daß ich eigentlich eher in Funchal sein müßte, als die „Solvang" in Gibraltar sein könnte.

Also los!

Wir banden uns auf der Brücke fest und fuhren, so gut und so schnell es ging, dem Sturm entgegen.

Am nächsten Vormittag war das Wetter etwas besser, aber die Seen gingen immer noch hoch über das Boot. Ich hatte in der Nacht wenig geschlafen und war jetzt gerade im Maschinenraum. Ich hatte mich völlig nackt

ausgezogen, weil ich mir eine neue Garnitur, die inzwischen an den Maschinen getrocknet worden war, überziehen wollte.

Da erscholl, den Lärm der Maschinen übertönend, durch das ganze Boot ein Schreckensruf: „Mann über Bord!"

Der Schrei knatterte, von Mann zu Mann weitergegeben, bis zu uns herunter. Ich gab der Maschine den Befehl:

„Äußerste Kraft zurück!"

und eilte, nackt wie ich war, auf die Brücke. Mir stand das Herz still.

Der Wachtoffizier meldete mir, daß mein Bursche Hiller, der treue Ostpreuße, der damals, 1911, bei dem Unglück von „U 3" schon bei mir war, über Bord gegangen sei. Vor wenigen Tagen hatte ich Hiller zum Unteroffizier gemacht. Hiller war ein guter Seemann, aber, obwohl er mein Bursche war, hat er es nie über sich gebracht, schwimmen zu lernen. Wenn ich gesagt hatte: „Hiller, lernen Sie doch schwimmen!", dann grinste er so verlegen wie ein junges Mädchen, dem man einen Heiratsantrag macht.

Die Maschine peitschte rummelnd zurückgehend das Meer. Jetzt nahm das Boot rückwärts Fahrt auf.

Ich ließ stoppen, und kaum hatte ich gestoppt, da sahen wir in einer schäumenden See den untergehenden braunen Ölmantel Hillers. Rietsch, der durstige Ostpreuße, war schon nach achtern geeilt. Er war ein todesmutiger Mann. Mit ihm noch zwei Matrosen. Rietsch

hatte einen Bootshaken in der Hand, mit dem er nach dem braunen Ölmantel langte. Der Haken faßte, aber jetzt kam eine See auf Rietsch zugerast und auf seine beiden Begleiter. Keiner von ihnen fand auf dem glatten Deck viel Halt, die See mußte sie mit voller Gewalt mitnehmen. Wir warnten brüllend von der Brücke! Schon stand die See hoch über den Köpfen der drei, da sah Rietsch einen Augenblick lang aus seinen kleinen, harten, klaren Augen auf und blitzschnell rief er den beiden anderen eine Warnung zu. Sie warfen sich hin und hielten sich fest, verschwanden in dem Wasserberg, kamen wieder zum Vorschein und, Gott sei Dank, sie hatten auch Hiller an Deck. Immer noch trug Hiller eine fingerstarke Leine um den Leib. Am Kommandoturm baumelte auch immer noch der Karabinerhaken, der dazugehört hatte. Hiller hatte sich ordnungsmäßig festgelascht, aber die Woge, die ihn vom Turm geschleudert hatte, war mit vehementer Kraft über ihn gestürzt und hatte die Leine zerrissen.

Die Wiederbelebungsversuche, die wir machen mußten, dauerten sehr lange. Wir pumpten viel Wasser aus dem guten dicken Ostpreußen heraus. Unbeweglich lag er da, das Gesicht war blau angelaufen, vor den Lippen stand ihm der Schaum. Es war bitter kalt an diesem Dezembertage, aber wir mußten ihm das nasse Zeug vom Leib reißen. Wir mußten ihn auch im Freien lassen, denn in der dicken Ölluft im Innern des Bootes wären die Wiederbelebungsversuche völlig erfolglos geblieben. Wir mußten Hiller die Kiefer mit einem Stück Holz aus-

einander brechen, dann konnten wir ihm endlich Luft einpumpen, und dann hob sich auch ein leises Röcheln aus seiner Brust. Drei Mann arbeiteten an Hiller herum und ließen sich von drei anderen ablösen. Er lag über eine Stunde besinnungslos.

Als ob ich ihn ins Leben zurückrufen könnte, beugte ich mich über ihn und brüllte ihm, so laut ich konnte, seinen Namen ins Ohr. Vielleicht zehnmal schrie ich ihn an:

„Hiller — — — Hiller — — —!"

Endlich schlug er erst das eine und dann das andere Seemannsauge auf. Er blickte uns alle mit dem Ausdruck des höchsten Erstaunens an und sagte dann:

„I, der Deibel, ich dachte doch, ich bin abgesoffen!"

Wir lachten, wie wir lange nicht gelacht haben. Nur Rietsch, Hillers Lebensretter, lachte nicht, sondern blickte mich vorwurfsvoll an und sagte:

„Es ist ein großes Unglück für einen Ostpreußen, nichts Warmes im Leib zu haben!"

Wir richteten ein Festessen für die ganze Mannschaft aus. Hiller aß an diesem Tage in der Offiziersmesse, und für mich erhielt dieses Essen seinen schönen Höhepunkt, als der wortkarge Kapitän Gotthas zu mir sagte, daß er mein Manöver „Mann über Bord" durch das Sehrohr in der Zentrale beobachtet habe und daß er selten ein so ausgezeichnetes seemännisches Vorgehen mitangesehen hätte. Jeder Seemann freut sich, das ist selbstverständlich, wenn dem grausamen Meer ein Stück Beute entrissen wird.

Wir erobern die Hauptstadt von Madeira

Kapitän Gotthas war jetzt endgültig aufgetaut. Er kam öfter zu mir auf den Kommandantenturm und sprach von sich und seinem Leben.

„Wenn ich gesund von Ihrem Kasten herunterkomme", sagte er, „dann stecke ich die Seefahrt auf. Ich bin in Bergen zu Hause. Der Krieg hat mir ganz schönes Geld eingebracht. Ich habe in den letzten Jahren in jedem Jahre dreißigtausend Kronen verdient. Da kann ich mein Haus schuldenfrei machen und mich zur Ruhe setzen."

Näher kamen wir an Funchal ran.

Ganz in der Nähe der Küste trafen wir einen spanischen Segler. Gotthas zuliebe wäre ich aufgetaucht und hätte den Segler angehalten.

„Wie ist es", fragte ich ihn, „wollen Sie übersteigen?"

„Spanien?" erwiderte er und machte sein Gesicht lang, „eine weite Reise von da nach Norwegen. Ich werde noch ein bißchen warten, vielleicht findet sich etwas Günstigeres."

Sonntagmorgen um vier Uhr lagen wir vor dem Hafen von Funchal.

Vor uns lag ein großer Dampfer und wartete offenbar auf einen Lotsen. Ich blieb in angemessener Entfernung hinter dem Dampfer liegen und dachte mir:

Diesen Lotsen werde ich gleich mitbenutzen.

Als es hell wurde, tauchte ich. Langsam kam das Lotsenboot aus dem Hafen und führte den Dampfer durch eine Lücke in der Minensperre. Ich folgte genau im Kielwasser.

Näher und näher kam der Hafen. Ich stand am Sehrohr und sah mir die Landschaft an. Oh, ich kannte sie gut. 1902 war ich als Kadett in Funchal gewesen. Wir hatten damals mit S. M. S. „Moltke" eine große Reise bis an die afrikanische Küste hinunter gemacht. Ein Abenteuer dieser Reise ist mir im Gedächtnis geblieben.

Langsam fallen aus einem vergessenen Fach des Gehirns die Blätter der Erinnerung. In welchem Hafen war es denn eigentlich gewesen? Ach, egal, jedenfalls war es unter diesem Himmelsstrich hier. Ich muß lächeln, wenn ich an damals denke.

*

Man hatte mich damals an Land geschickt, um einen Brief zu besorgen. Damals traf ich auf eine kleine Spanierin und ihre Schwester. Die Umstände erlaubten es mir, das junge Mädchen anzusprechen. Ich machte so, als ob ich mich nach dem Weg erkundigen wollte, und hatte für den Fall eines Flirts ein kleines Westentaschen-Wörterbuch bei mir. Daraus parlierte ich mit dem Mädchen, und es ging vortrefflich.

Sie hieß Maria und war die Tochter eines Kauf-

manns. Ich traf sie wieder, und sie war in Begleitung ihrer Eltern. Die Eltern nahmen mich mit in ihr Haus, und dann wurde ich langsam wahnsinnig. Ich hatte mich mächtig in die Spanierin verliebt, die sich von allen Spanierinnen dadurch unterschied, daß sie ihren dunklen Teint nicht hell puderte. Sie stammte aus einer ganz alten spanischen Familie, die sich reinblütig erhalten hatte.

Unserem Kriegsschiff zu Ehren fand damals ein Ball statt. Maria war die Schönheitskönigin dieses Balles, und ich hatte mein ganzes Geld aus wilder Begeisterung in Limonade für Maria und mich angelegt.

Weil ich ihr unbedingt etwas schenken wollte, suchte ich einen Spielklub auf, wo ich meinen Kommandanten traf, der sich wohl nur einmal einen Spielklub ansehen wollte. Ich spielte nach einem System, das mir ein Kamerad gesagt hatte, und belegte mit 25 Peseten dreißig Zahlen. Mein Kommandant hatte auch gesetzt, er kannte mein System nicht und verlor dauernd. Ich gewann, und weil ich gewann, setzte er mir alles nach. Ich war darauf vorbereitet, daß jetzt eine Pechsträhne käme, und zog mein Geld zurück, er aber ließ seins stehen und verlor.

„Natürlich", sagte er, „eine dumme Idee, dieses System."

Kadetten dürfen auch einmal keck sein, darum sage ich:

„Herr Kapitän, jetzt schlägt die Elf, ich setze zwei Duro auf die Elf."

Der Kommandant sagt:

„Wohl verrückt geworden?!"

Die Kugel rollt, und die Elf schlägt.

Der Kommandant zupfte mich am Ohr, und ich strich 360 Peseten ein.

Diese 360 Peseten schleppte ich zum nächsten Juwelier und kaufte eine dünne Goldkette mit kleinen Perlen. Ich glaube, Maria hat mich für einen Millionär gehalten.

Dann kam der Abschied. Und wie es schon den Seemännern geht, den jungen und den alten, kam der Abschied ganz plötzlich.

Wir mußten am nächsten Morgen fahren, aber ich mußte vorher Maria sehen. Wir sollten frühmorgens um sechs Uhr die Anker lichten, und Maria hatte mir gesagt, daß sie mir gestatten würde, abends um zwölf Uhr unter ihrem Balkon zu sein.

Jetzt noch Landurlaub zu bekommen, war natürlich ganz unmöglich für einen kleinen Kadetten.

Elf Uhr dreißig schläft alles, aber ich lag wach in meiner Hängematte. Dann streifte ich mein Nachthemd ab und ging an die große Geschützpforte. Hier hatte ich ein Tau zurechtgelegt und rutschte an diesem Tau ganz leise in die Tiefe. Das Wasser umfloß mich, und dieses ist beinahe meine deutlichste Erinnerung. Ich sehe mich immer noch schwimmen und sehe immer noch, wie das Wasser um mich herum stark leuchtete und wie mein ganzer Leib aussah, als sei er mit kleinen Brillanten und Sternen übersät. Leuchtend wie ein exotischer Fisch schwamm ich ans Ufer, wo ich abends meine Sachen hingelegt hatte.

Es klappte alles. Ich kam an den Balkon. Maria

war so besorgt um mich, als seien wir beide ganz erwachsen und als müsse sie mich beschützen vor großen Gefahren.

Es war ein kleines Glück. Beim Abschied fielen große Tränen.

Als ich heil wieder in meiner Koje lag, flimmerte die bestirnte Nacht immer noch vor meinen Augen, und ich sah mich lange schwimmen wie einen seltsamen, seltenen Fisch, der durch fremde Gewässer seine leuchtende Bahn zieht. Wo bist du jetzt, Maria?

*

Der Dampfer vor uns lief uns bald davon. Der Hafen holte mich in die Wirklichkeit zurück. Richtig, so war es auch damals: links der hohe, steile Felsen mit dem Fort auf der Kuppe und dann die Stadt Funchal am steilen Berghang, von oben bis herunter zum Meer grüne Gärten und weiße Häuser darin. Ich war zunächst enttäuscht.

Ich hatte acht Torpedos im Boot, und in meiner Phantasie hatte ich mir ausgemalt, daß ein ganzes englisches Geschwader im Hafen von Funchal liegen würde.

Immerhin — was da lag, war ja allerhand.

Zunächst lag ein großer amerikanischer Sechsmaster da. Dem durfte ich nichts tun, er war neutral.

Hinter dem Sechsmaster aber lag ein französischer Kreuzer, die „Surprise". Der durfte ich nicht nur was tun, der mußte ich was tun.

In der Nähe der „Surprise" ging jetzt der große Dampfer vor Anker, hinter dem ich in den Hafen gefahren

war. Dieser Dampfer hieß „Datia" und war ein englischer Tankdampfer. Den werde ich mir auch kaufen.

Vor der „Datia" lag die „Känguruh". „Känguruh" war ein großes Schiff, ein U-Boot-Mutterschiff. „Känguruh" konnte vier U-Boote in ihrem Bauch aufnehmen und transportieren.

Also drei Schiffe hatte ich jetzt ausgemacht, die ich unbedingt haben wollte.

An der „Surprise" hatten sich zwei Leichter festgemacht, Kohlenprähme.

Ich ließ Wendtlandt ans Sehrohr treten: „Immerhin", sagte er, „besser als nichts!"

Ich mußte jetzt unbemerkt herankommen. Der Sonntagsfriede lag über dem Hafen, es war der 4. Dezember 1916. Vor uns lag eine große Anzahl Fischerboote. Die Fischer waren fast alle an Land und heiligten den Sonntag. Um den Weg abzukürzen, beschloß ich, zwischen den Fischerbooten hindurchzufahren. Damit ich mich aber zwischen den Booten nicht verirrte, steckte ich mein Sehrohr etwas höher hinaus.

Eins der Boote passierte ich auf vielleicht zwei Meter. Unmittelbar vor mir blickte ich in das braune Gesicht eines Portugiesen. Im Augenblick sah dieses Gesicht noch sonntäglich heiter aus, aber dann sah der Portugiese mein Sehrohr, erkannte, was dieses Sehrohr bedeutete und ließ langsam seinen Unterkiefer fallen. Das braune Gesicht verlor seine Farbe, es wurde aschgrau. Der Mann saß unbeweglich da. Dann aber hatte er sich erholt, stieß einen schrillen Schrei aus und warf die Arme hoch.

Auf das Geschrei stürzten seine Kameraden herbei, er schrie noch mehr und zeigte auf unser Rohr. Da begriffen sie, warfen die Ankerleinen los, ergriffen die Riemen und strebten dem Lande zu.

Für mich wurde es jetzt höchste Zeit, zu handeln.

Ich erhöhte meine Geschwindigkeit und hielt einen Kurs ein, der mich dicht unter das Heck des Amerikaners führen mußte. Die Torpedos waren klargemacht. Am Heck des Amerikaners angelangt, sah ich die „Surprise". Die mußte ich zuerst erledigen, weil sie mir am gefährlichsten werden konnte. Die „Surprise" lag 500 Meter vor mir. Auf dem Kreuzer hatte man nichts von mir bemerkt. Das Geschrei des Portugiesen war nicht bis zur „Surprise" gedrungen. Außerdem übertönte wohl das Geräusch des Kohleneinnehmens jeden Schrei.

Ich zielte, mit dem ganzen Boot genau auf ihre Mitte haltend, drückte dann auf den Kontakt, der den Torpedo auslöst, „U 38" schüttelte sich, der Torpedo war hinaus.

Jetzt drehte ich auf die „Datia" zu und wollte ihr gleichzeitig im gleichen Anlauf einen Bugschuß verzapfen, doch der Winkel wurde zu spitz und auch die Entfernung zu nahe.

Ich drehte darum weiter und machte ganz kehrt. Mein Heck zeigte jetzt genau auf die Mitte der „Datia".

Noch während ich drehte, gab es eine gewaltige Detonation, die für meine Ohren die richtige Sonntagsmusik war. Der Torpedo mußte die Munitionskammer getroffen haben, denn nicht nur die ganze „Surprise" flog

in die Luft, sondern sie nahm auch gleich die beiden Kohlenprähme mit.

Der Anblick war so überwältigend, daß ich beinahe vergaß, auf die „Datia" zu schießen.

Aber noch während es drüben krachend brüllte, noch während da, wo eben die „Surprise" lag, nur eine gewaltig hohe gelbe Wassersäule stand, drückte ich wieder auf den Kontakt. Wieder schüttelte sich mein Boot, und der zweite Torpedo war hinaus.

Wieder drehte ich um genau hundertachtzig Grad.

Auch der „Datia"-Torpedo hatte gesessen. Der Tankdampfer sank, und während er sank, sah ich seine Besatzung an das Heckgeschütz eilen. Drüben blitzte es auf. Sie schossen nach meinem Sehrohr.

Zu spät, meine lieben Kinder.

Schon zeigte mein Bug auf die Mitte der „Känguruh". Der dritte Torpedo ging los.

Die Besatzung der „Känguruh" hatte das Unheil kommen sehen. Schon stürzten sie in die Boote, die Boote klatschten aufs Wasser nieder, als mein Torpedo genau in der Mitte einschlug und die „Känguruh" zerriß.

Ein helles Lachen löste mich aus der gewaltigen Spannung, in der ich mich befand. Wendlandt stieg in den Turm hoch. Er lachte und sagte:

„Kapitän, sind denn die Schiffe auch wirklich groß genug? Geht's denn immer so weiter?"

Natürlich hat bei einem Angriff nur der Kommandant das Auge am Sehrohr, die anderen sind blinde Werkzeuge.

Jetzt aber war meine Arbeit getan, und ich konnte die Neugier meiner Kameraden befriedigen.

Inzwischen brach oben die Hölle los. Sämtliche Forts der Portugiesen eröffneten ein blindes Feuer. Sie belegten jede freie Stelle des Wassers mit Granaten.

Die „Datia" war nicht ganz gesunken. Sie war natürlich erledigt, aber ihr Heck ragte noch aus dem Wasser heraus, und auf diesem Heck stand die Kanone.

Sie schossen wie wütend immer noch nach der Stelle, wo sie mein Sehrohr gesichtet hatten. Ich hatte es aber längst eingezogen und fuhr auf zwanzig Meter Tiefe.

Langsam ließ ich das Boot aus dem Hafen hinauslaufen, und wir verließen den Hafen peinlich genau an derselben Stelle, wo wir hineingekommen waren, denn wir wollten unseren schönen Erfolg nicht dadurch zunichte machen, daß wir einer Mine zunahe kamen.

Aber hinter der Minenkette tauchte ich auf und sah mich etwa 7000 Meter von der Stadt entfernt.

Kaum sehen mich die Portugiesen, beginnen sie aus ihren Forts wieder zu schießen, doch ihre Kanonen waren alt. Eine einzige konnte beinahe bis zu uns hinlangen. Die Schüsse der anderen lagen alle sehr kurz.

Während der Überholung in Pola hatte „U 38" eine 10,5-cm-Kanone bekommen. Die Kanone stand vorn. Ich ließ Munition heranholen, dann erwiderte ich das Feuer der Forts und schoß abwechselnd Granate und Schrapnell. Die Zünder ließ ich so einstellen, daß sie kurz über den Forts explodierten. Auf diese Weise ergoß sich ein vernichtender Hagel von Eisenstücken über die

Forts. Ich hatte kaum sechs oder sieben Schuß abgegeben, da schwiegen die Forts. Ich ließ das Feuer einstellen. Im selben Augenblick aber gab es auf den Forts zur linken Hand eine große Explosion. Ein paar mächtige Felsstücke rollten den Felsen hinab ins Meer. Ich mußte oben auf dem Fort eine Munitionskammer getroffen haben.

Wir warteten ein paar Sekunden. Es regte sich nichts mehr. Funchal war bezwungen. „U 38" war der Sieger dieses Sonntags.

Ich rief meine Offiziere zusammen und hielt einen kleinen Kriegsrat ab. Wir überlegten, ob unser Sieg auszunutzen sei.

Der Kommandant der Insel mußte uns zum Zeichen der Unterwerfung mindestens ein Boot voll Bananen und sonstigem Proviant überlassen.

Aber wie sollten wir die Verbindung mit dem Kommandanten aufnehmen?

Meine sechsunddreißig Mann Besatzung konnte ich nicht teilen und irgendwo an Land setzen. Fuhr ich aber mit dem Boot näher heran, dann kam ich womöglich in den Bereich der Geschütze oder in die Minenketten. Ich mußte meine augenblicklich günstige Position einhalten.

Wir versuchten Funkverbindung mit Funchal aufzunehmen, doch die Funkstation reagierte nicht. Da fiel mir der Kapitän Gotthas ein. Der war ja ein Neutraler. Ich fragte ihn, ob er bereit sei, mit unserem Dingi an Land zu gehen und einen Brief an den Gouverneur von Funchal abzugeben.

Gotthas stand mir schweigend gegenüber. Er hielt eine neue Tafel „Schokolade" in der Hand, biß ein mächtiges Stück ab, wälzte es im Munde, kaute und sagte schließlich:

„Nein, Kapitän, das mache ich nicht! Wenn ich aus Ihrem U-Boot herauskomme und bin selbst von oben bis unten in die norwegische Flagge eingewickelt, dann glaubt mir doch kein Mensch, daß ich ein Neutraler bin. Die schlagen mich tot wie eine Katze, sowie ich an Land bin."

Da ließ sich also nichts machen.

Ich mußte meine Aufgabe als erfüllt ansehen und dampfte in Richtung Gibraltar ab.

An der westlichen Ecke der Insel Madeira liegt ein hoher Leuchtturm. Wir passierten ihn ziemlich nahe. Der Leuchtturmwärter glaubte wohl, daß es jetzt ihm auch an den Kragen gehen sollte. Kaum hatte er uns gesichtet, da setzte er eine gewaltig große portugiesische Flagge, mit der er zur Not hätte die ganze Kuppel des Leuchtturms umwickeln können, und senkte sie dreimal ganz tief vor uns. Wir passierten.

Wir nahmen die Reverenz als Sonntagsgruß und ließen ihn unbehelligt.

Kurz vor Gibraltar hatte Gotthas Glück. Wir trafen auf einen Norweger mit dem Ziel Bergen. Bergen war die Heimatstadt unseres norwegischen Gastes.

Wir stoppten den Norweger durch Warnungsschuß, und Gotthas war selig wie ein Kind. Er rechnete sich aus, daß er gerade zu Weihnachten in Bergen sein könnte.

Ich hatte das Dingi klarmachen lassen, weil ich mit Gotthas zusammen auf den Norweger gehen wollte, um mich erst dort von ihm zu verabschieden. Ich sagte ihm, daß er jetzt übersteigen könne, und da zeigte sich in einer ganz kleinen Szene die wirklich chevalereske Natur dieses Mannes.

„Ich habe mich noch nicht von Oberleutnant Heller verabschiedet", sagte er.

„Heller schläft", antwortete ich, „aber ich will ihm gern Grüße ausrichten."

„So kann ich nicht von Bord gehen", sagte Gotthas, „was soll Herr Oberleutnant Heller von mir denken."

Heller mußte also geweckt werden und freute sich riesig, daß der Norweger sich persönlich von ihm verabschiedete.

Dann wurde ich mit Gotthas zusammen zu dem Dampfer hinübergerudert. Der Kapitän des Dampfers nahm mit Gotthas und mir zusammen noch einen Schluck. Dann fuhr ich zurück.

Der Norweger dampfte ab, und durch mein Glas konnte ich den großen, schwerfälligen Gotthas zu uns herüberwinken sehen. Er dankte mit seiner gewaltigen Tafel Priem, dann sah ich, wie er einen gewaltigen Brocken abbiß und sich umwandte, der Heimat zu.

Ich habe mir den Pour le mérite erschossen

Alle U-Boote hatten inzwischen Order erhalten, von den versenkten Dampfern die englischen Kapitäne mitzubringen. Auf dieser Reise hatten sich eine ganze Anzahl bei mir versammelt. Ich nahm allerdings nur die Kapitäne mit, die sich zäh verteidigt hatten oder mir forsch vorkamen. Die Schlappen ließ ich laufen, damit sie weitere Dampfer den U-Booten in die Hände fallen ließen.

Ich ließ den Kapitänen hinter unseren Maschinen eine kleine Messe einrichten und versuchte, ihnen das Leben so angenehm wie möglich zu gestalten. Dafür unterhielt ich mich mit ihnen auf englisch und frischte so meine Sprachkenntnisse ein wenig auf. Ohne Frage wurde jeder neue Kapitän mit einer gewissen Schadenfreude von seinen Kameraden begrüßt. Gerührt lagen sie sich dann in den Armen: „Hallo, Jonny, old friend." Sie kannten sich ja alle und trösteten einander gegenseitig.

Sehr interessierten sie sich für die Lebensmittel, die von den verschiedenen Dampfern kamen, denn neben ihrem Tisch war die Kombüse, und es versteht sich, daß mein Koch ein weiches Herz für die englischen Kapitäne

hatte, auch wollte er sich in seiner Kochkunst, auf die er stolz war, nicht blamieren. Die Engländer hatten auch mehr Zeit als wir, sie frühstückten, tranken und aßen fortgesetzt.

Eines Nachts torpedierte ich einen Dampfer. Der Kapitän hatte in seiner Koje gelegen.

Nur mit einem Nachthemd war er bekleidet, als er an Bord kam. Er zitterte und glaubte wohl, er würde jetzt erschossen. Doch als er das fette Lachen seiner Kollegen hörte, beruhigte er sich sehr schnell. Ich sagte ihm, er solle ganz genau aufschreiben, was er alles an Wäsche, Sommer-, Wintermantel, Zahnbürste, Anzügen brauchte, alles ganz genau. Er gab mir am nächsten Morgen ungläubig blickend eine Liste. Dann haben die Kapitäne eine Stunde lang das Dröhnen der Kanone und die Aufschläge feindlicher Granaten gehört. Bei allen kriegerischen Ereignissen mußten sie natürlich unten bleiben und haben sicherlich mit ihren Gedanken und Wünschen mich und unser U-Boot begleitet, denn was würde aus ihnen, wenn es „U 38" schlecht ginge? Sie wären auch verloren, das wußten sie. Mittags war der Dampfer bereits versenkt und ausgepackt. Wie staunte der englische Kapitän, als ein Unteroffizier mit seinem Zettel zu ihm kam und lachend sagte, er hätte schon alles besorgt. Er zählte ihm die Sachen nach der Liste auf, ein französischer Dampfer hatte herhalten müssen.

Auch die anderen Kapitäne hatten jetzt noch kleine Wünsche, die wir zu erfüllen suchten. Ich habe zur

Major Tarek,
Chef des Stabes einer Armee

Erfüllung dieser Wünsche immer nur ein oder zwei Mann auf fremde Dampfer geschickt. Kleidungsstücke und ähnliche Dinge sind natürlich nur auf Passagierdampfern zu finden. Sonst habe ich meinen Leuten nie erlaubt, Passagierdampfer vor der Versenkung zu durchsuchen. Ich wußte, wie groß die Verlockung war, sich ein bißchen umzusehen, und habe es für richtiger gehalten, sie nicht erst in Versuchung kommen zu lassen.

Auf Transportdampfern dagegen ließ ich sie nach Herzenslust herumstöbern, da war sowieso nicht viel zu holen.

Als wir an die Otrantosperre kamen, hatten die englischen Kapitäne viel größere Sorgen als ich, ja sie gaben mir sogar viele gute Ratschläge. Doch ich tröstete sie, es würde schon gut gehen, und wir kamen auch diesmal merkwürdig glatt hindurch.

In der Bucht von Cattaro wurde dann von den Kapitänen Abschied genommen. Sie kamen von hier in unser Gefangenenlager nach Ruhleben. Mein Koch hatte jedem einen großen Beutel mit Proviant gepackt, denn in Ruhleben, das wußten wir, war leider Schmalhans Küchenmeister.

Die Kapitäne hatten mir alle ihre Uhr, Geld und sonstige Wertsachen anvertraut, ich gab sie ihnen jetzt zurück, habe aber später zu meinem Bedauern gehört, daß man ihnen im Gefangenenlager diese Kleinigkeiten abgenommen hat.

Nach dem Kriege habe ich übrigens hin und wieder von dem einen oder anderen Kapitän einen Gruß

erhalten. Ich mochte sie gerne leiden, wir waren gute Freunde geworden.

Ich hatte auf dieser Reise außer in Funchal noch sechsunddreißigtausend Tonnen vernichtet. Im ganzen zeigte meine Versenkungsliste jetzt gegen hundert Fahrzeuge mit zirka dreihunderttausend Registertonnen.

Ich erhielt telegrafisch durch Seine Majestät den Kaiser den Pour le mérite, unseren höchsten Kriegsorden. Ich bekam ihn als Elfter in der Marine, dabei die verschiedenen Admirale mitgerechnet, die naturgemäß eher diesen Orden bekamen als wir „Frontschweine".

Genau so freute ich mich über eine Auszeichnung meiner Vaterstadt Sonderburg. Sie machte mich zum Ehrenbürger, eine Auszeichnung, die ich mir nicht einmal zu erträumen gewagt hatte. Sonderburg hatte bisher nur einen einzigen Ehrenbürger. Es war der über neunzigjährige General von Schulenburg, der letzte Festungskommandant von Sonderburg, bevor die Festung in den achtziger Jahren geschleift wurde.

Ich wurde nach Berlin befohlen, um hier feierlich den Orden in Empfang zu nehmen. Seine Majestät der Kaiser wollte ihn mir persönlich überreichen. Der Kaiser hielt sich aber gerade in Schlesien beim Fürsten Pleß auf, ich hatte wenig Zeit und noch einen anderen Wunsch. Ich bat deshalb, von einer Meldung beim Kaiser Abstand zu nehmen. So wurde mir vom Admiral von Müller, dem Chef des Marinekabinetts, dem intimsten Berater des Kaisers, der Orden überreicht.

Es war schon etwas daran, mit dem Pour le mérite

am Halse durch die Straßen Berlins zu gehen. Es war beinahe mehr daran, mit ihm nach Koblenz zu fahren, zu einem Mädchen, dem man mit allen Mitteln gefallen wollte, auch mit dem Pour le mérite.

Ich hatte mich telegrafisch angesagt und wurde schon erwartet.

Wir waren doch längst eins darüber, es war doch bloß das letzte Wort, das ich sagte. Kurz, sie antwortete „Ja", und wir waren verlobt; das etwa wollte ich an dieser Stelle registrieren.

Zwischenspiel mit Senussis, Delphinen und Verliebten

Im Admiralstab hatte man einen neuen Auftrag für mich. Ob ich Lust habe, zu den Senussis zu fahren, wurde ich gefragt.

Durch die bekannte Zigarettenmarke weiß heute jedes Kind, daß die Senussis ein Araberstamm sind. Damals gab es diese Zigaretten noch nicht. Ich wollte aber überall hinfahren und bat nur, mir zu sagen, was es mit den Senussis auf sich hatte.

Also: die Senussis sind ein Arabervolk, das zwischen Ägypten und Tripolis wohnt. Die Senussis waren den Deutschen freundlich gesinnt und kämpften gegen England.

Ihre Kämpfe hatte ein Herr Mannesmann, ein Deutscher (jawohl, einer der Inhaber der bekannten Mannesmannröhrenwerke), organisiert. Natürlich waren die Senussis auf die Italiener in Tripolis schlecht zu sprechen.

Unter Führung von Enver Pascha hatten sie schon vor dem Kriege gegen die Italiener gekämpft.

Der Kampf, den Mannesmann mit den Senussis gegen Engländer und Italiener führte, stand nicht ungünstig. Nur die Senussis waren nahe am Verhungern

und hatten auch kaum Munition. Und was die Hauptsache war, sie waren aller Geldmittel entblößt.

Ich fuhr also zu den Senussis. Man gab mir einen früheren deutschen Konsul aus Fes, Herrn Dr. Pröpster, mit, außerdem einen türkischen Major Djemal und zwei Beduinen-Scheichs. Major Djemal ist, glaube ich, derselbe, den der Engländer Lawrence in seinem Buch über die Kabilenkämpfe als Djemal Pascha erwähnt.

Diesen Major Djemal und die Beduinen-Scheichs hatte ich zu den Senussis zu bringen. Major Djemal hatte von seiner Regierung mehrere Kisten mit Goldgeld, Silbergeld und auch Geschenke für den Anführer der Senussis, den sogenannten Großsenussen, mit; die beiden Scheichs kamen ebenfalls aus Konstantinopel. Sie hatten vor dem Kriege eine Pilgerreise nach Mekka gemacht, waren dann durch den Krieg überrascht und von ihrem Heimatlande abgeschnitten worden. Auf großen Umwegen waren sie nach Konstantinopel gelangt.

Auf der Reise ließ ich mir von Herrn Konsul Pröpster sehr viel von den Senussis erzählen. Von dem Großsenussen berichtete er wahre Wunderdinge. Der Großsenusse mußte ein Zauberer sein. Er war sowohl das militärische als auch das geistliche Oberhaupt seines Volkes.

Die Senussis sind eine sehr strenggläubige Sekte, die beinahe hunderttausend Menschen umfassen soll. Der Großsenusse gilt als ein Prophet, zwar ist er kein so großer Prophet wie Mohammed, aber immerhin doch eine respektable Größe.

Es muß sehr anstrengend sein, das Amt eines Großsenussen zu verwalten. Konsul Pröpster erzählte mir, daß der Großsenusse sein Volk manchmal damit unterhält, einem schwarzen und einem weißen Hammel die Köpfe abzuschlagen und diese Köpfe dann zu vertauschen und den weißen Hammel mit einem schwarzen und den schwarzen Hammel mit einem weißen Kopf wieder zum Leben zu bringen.

Auch pflanzt der Großsenusse den Kern einer Pflanze in den Wüstensand, begießt ihn und läßt in wenigen Minuten vor aller Augen diesen Kern als große Pflanze, ja als Baum aufsprießen. In der Abenddämmerung, wenn der Mond groß und klar aus dem Meer steigt, zerschlägt er den Mond, indem er in Richtung auf den Mond seinen Zauberstab schwingt. Vor aller Augen teilt sich dann der Mond in zwei Hälften. Die Senussis werden dann ganz ängstlich, sie werfen sich dem Großsenussen zu Füßen und bitten ihn, den Mond doch wieder ganzzumachen. Er läßt sich erweichen, winkt mit dem Zauberstab, und der Mond fügt sich wieder zusammen.

Mit den beiden Scheichs konnte ich nicht viel anfangen, sie waren die meiste Zeit seekrank. Es waren wunderschöne Männer. Der eine sah aus wie ein schwarzer Christus. Ich unterhielt mich manchmal mit Hilfe des Konsuls Pröpster mit ihm, das heißt ich versuchte, mich mit ihm zu unterhalten. Er war aber während der Seekrankheit zu schwach und ließ mir nur sagen, daß er lieber sechzig Tage auf einem Kamel reiten möchte, als einen Tag im U-Boot sein.

Die Fahrt verlief ohne Zwischenfälle. Mit einer einzigen Ausnahme.

Als nämlich das Land schon in Sicht war und man am Strande Lagerfeuer zum Himmel rauchen sah, kam Wendlandt ganz aufgeregt auf die Brücke.

„Was ist denn los?" fragte ich.

Wendlandt war außer sich: „Herr Kapitänleutnant, drunten sitzen die Türken, der Major mit den Soldaten, brechen die Goldkisten auf und verteilen das Gold unter sich."

Ich bat Wendlandt, Djemal zu mir heraufzuschicken.

Nach einiger Zeit kam er auch, sichtlich verletzt.

„Sie wünschen?" fragte er forsch.

„Was treiben Sie mit dem Geld da unten?"

„Das ist meine Sache, Herr Kapitänleutnant, für das Geld bin ich verantwortlich und nicht Sie."

„Ich habe nicht gefragt, wer für das Geld verantwortlich ist oder nicht, sondern habe Sie gefragt, was Sie mit dem Geld da unten machen. Wozu haben Sie die Kisten aufgerissen und das Geld unter die Leute verteilt?"

Djemal war nun doch etwas betroffen, sagte aber schroff: „Ich bin, wie ich Ihnen nun doch klarmachen muß, für das Geld verantwortlich und müßte es ersetzen, wenn eine der Kisten aus ihrer Nußschale von Rettungsboot ins Meer fiele. Darum verteile ich das Geld unter meine Leute, dann ist im Falle eines Mißgeschicks sicherlich nicht alles verloren."

Ich sah mir Djemal an: „Hören Sie, ich werde schon dafür sorgen, daß die Kisten ohne jede Gefahr an Land

kommen, Sie brauchen sich darum also nicht zu kümmern."

Da fuhr er plötzlich auf, sah mich scharf an: „Was soll das Ganze übrigens heißen? Wie ..."

Ich antwortete nicht.

Djemal schrie: „Wollen Sie etwa wagen, zu behaupten, daß wir das Geld unterschlagen wollen?"

Ich blieb stumm. Djemal: „Wenn Sie das meinen sollten, dann müßte ich Sie darauf aufmerksam machen, daß ich Offizier bin wie Sie, dann müßten Sie mir mit der Waffe in der Hand Rede und Antwort stehen, wie dies unter Offizieren und Ehrenmännern üblich ist."

Ich sah mir den Aufgeregten an und sagte ganz ruhig: „Djemal, Sie haben wohl dort unten, wo Sie schlafen, schon die schweren Eisengewichte gesehen, nicht wahr? Ja? Wenn Sie hier im Boot nicht alle Befehle des Kommandanten aufs Wort ausführen, binde ich Ihnen eines dieser Gewichte an das Bein, und Sie fliegen über Bord!"

Brummend, ohne mich anzusehen, stieg er hinab.

Wie mir Wendlandt meldete, packten die Türken das Geld wieder in die Kisten.

Als wir ankamen und unser Dingi an Land fuhr, sprang ein Neger in Uniform in das Boot und fragte in fließendstem Deutsch: „Wer ist hier der Kommandant?"

Er meldete sich dann bei mir und erklärte mit unerhörtem berlinerischem Redeaufwand die Kriegslage, die fabelhaft sei. Ich war nicht imstande, die Namen der vielen Orte, die sie erobert hatten, zu behalten, um so

mehr, als mir diese Namen nicht geläufig waren und mir nichts sagten.

Der Neger, der so schön Berlinisch sprach, stand übrigens im Range eines türkischen Majors. Die Senussis, von denen ebenfalls einige zu mir an Bord kamen, schienen ihn nicht ganz ernst zu nehmen. Wo der Mann sein schönes Berlinisch her hatte, wußte ich nicht, vielleicht war er vor dem Kriege irgendwo an einem Berliner Varieté gewesen.

Auch ein Weißer war da, ein braungebrannter Mann mit scharfem, interessantem Gesicht unter weißem Tropenhelm: Herr Mannesmann.

Von diesem erhielt ich die Bestätigung, daß tatsächlich die Senussis große Erfolge aufzuweisen hätten. Erfolge, die allerdings nicht lange anhalten sollten, die Briten rüsteten eine Strafexpedition aus, und die aufständischen Scheichs mußten fliehen.

*

Wir waren jetzt in eine Periode des Krieges geraten, wo die U-Boote die Feuerwehr des Krieges wurden. Die U-Boote wurden nicht nur zum Kampf eingesetzt, sondern mußten alles machen, was andere nicht machen konnten, so wie man auch die Feuerwehr bei allen nur denkbaren Gelegenheiten alarmiert.

„U 38" bekam den funkentelegrafischen Bescheid, nach der Erledigung unserer Aufgabe bei den Senussis Konstantinopel anzulaufen. Gemacht.

In Konstantinopel fanden wir mehrere Dampfer, die

in ihrer Wasserlinie klaffende Wunden trugen. Es waren Fahrzeuge, die entweder im Schwarzen Meer von russischen oder im Marmarameer von englischen oder französischen U-Booten angeschossen waren, aber noch den Hafen erreicht hatten, weil ihre Schotten dicht hielten. Diese Torpedowunden waren für mich sehr interessant, sie zeigten mir, daß der Sprengstoff unserer Gegner im Vergleich zu dem Extrakt unserer Torpedos geradezu kläglich war.

Zwischen der Größe des Loches, das ein deutscher Torpedoschuß riß, und diesen Löchern war etwa ein Verhältnis wie zwischen einem Scheunentor und einer Stubentür.

Einer dieser lahmgeschossenen Dampfer, die „Madeleine Rickmers", war uns U-Boot-Kapitänen als Wohnung angewiesen. Es lagen nämlich mehrere U-Boote in Konstantinopel, besonders von dem kleinen Typ, der in Kiel gebaut wurde und dann auseinandergenommen mit der Bahn in alle Welt verschickt werden konnte.

Die „Madeleine Rickmers" war kein Passagierdampfer, sondern ein Frachtdampfer. Ihre Kabinen waren darum sehr klein, und überhaupt war es auf dem Schiff nicht sehr gemütlich. Es wimmelte von Wanzen. Es waren außer mir nur ganz junge Offiziere da, eine äußerst fidele und lustige Gesellschaft, die in Konstantinopel weiter keine Beaufsichtigung hatte und ihr Leben so gut genoß, wie es nur irgend möglich war. Ich fühlte mich in keiner Weise berufen, die jungen

Kameraden zu beaufsichtigen. Im Kriege mußte jeder auf seine Fasson selig werden.

Das einzig Angenehme des ganzen Tages war das Frühstück auf der „Madeleine Rickmers". Da saßen wir alle, den goldenen Himmel über uns, das blaue Meer um uns, in Pyjamas an Deck und freuten uns des Lebens. Zum Mittag und Abend speisten wir auf dem großen Passagierdampfer „General", wo so quasi das deutsche Hauptquartier war.

Wenn man aber irgend konnte, aß man abends in Konstantinopel. In Konstantinopel gab es ein schönes Restaurant, das „Tokatlian". Hier aß man zwar sehr teuer, aber sehr gut. Das Restaurant „Tokatlian" muß ich erwähnen, weil es ein schöner Beweis für die Internationalität von Konstantinopel war.

Die Kommandanten der englischen U-Boote, nämlich diejenigen, die ins Marmarameer eingedrungen waren, aßen gleichfalls im Restaurant „Tokatlian". Mir wurde es wenigstens von den Kameraden erzählt, und ich zweifele nicht daran. Bei dem allgemeinen Sprachen- und Völkergemisch, das in Konstantinopel herrschte, war eine derartige Frechheit schon möglich.

In Konstantinopel gab es dann noch ein schlechteres Restaurant, beziehungsweise Varieté, das „Parisiana", und ein schönes Bierlokal, in dessen Garten man abends saß und den Blick über die Märchenstadt und das Goldene Horn hatte. Ich ging gern in eins der vielen kleinen türkischen Cafés, wo nur einheimische Türken sitzen und wo Wasserpfeifen geraucht werden.

Die Türken hatten die deutsche Marine ins Herz geschlossen, besonders aber die U-Boot-Kapitäne. Man erinnere sich daran, daß ein deutscher U-Boot-Kapitän, Kapitänleutnant Hersing, mit seinem „U 21" die Dardanellen von den Engländern und Franzosen befreit hatte. Die große Tat Hersings kam uns anderen U-Boot-Kapitänen zugute.

So ließen es die Türken, die man in den Cafés traf, nicht zu, daß man ohne ihre Hilfe seinen Kaffee bezahlte. Das türkische Währungssystem war so kompliziert, daß es ein Studium gekostet hätte, sich durchzufinden. Es waren Münzen im Umlauf, die sicher viele hundert Jahre alt waren.

Wenn die Kaffeehausgäste sahen, daß man bezahlen wollte, kamen sie und halfen einem beim Heraussuchen der Münzen und achteten darauf, daß der Wirt auch das richtige Geld herausgab.

Wegen der Wanzen auf der „Madeleine Rickmers" war mir das Leben in Konstantinopel sehr verleidet, und ich wartete sehnlich auf die Befehle, die ich in Konstantinopel bekommen sollte.

Eines Nachmittags saß ich allein mit meiner Langweile in einem Café, da setzten sich mir gegenüber zwei Herren nieder, die keine Türken waren, sich aber eifrig in einer orientalischen Mundart unterhielten. Der eine dieser Herren fiel mir auf durch sein schmales, verwegenes Gesicht, aus dem eine stolze Habichtsnase herausragte. Dieser Mann hatte so sympathische Augen, daß ich fast Lust bekam, eine Unterhaltung mit ihm

anzufangen. Ich unterließ es aber, weil ich nicht wußte, wie ich die beiden Herren ansprechen sollte.

Am nächsten Tag kam endlich mein Befehl.

In Konstantinopel hatte sich aus Kaukasiern eine georgische Legion gebildet, die den Türken helfen sollte, gegen die Russen zu kämpfen.

Ich sollte einige Männer aus dieser Legion nach dem Kaukasus bringen. Die Georgier hatten den Auftrag, im Kaukasus Brücken zu zerstören, Petroleumquellen in Brand zu setzen und sonstigen Schaden anzurichten.

Ich nahm die Georgier sofort an Bord, und siehe da, der Führer der Gruppe ist der verwegene Kavalier aus dem Kaffeehaus von gestern. Er stellte sich mir als georgischer Fürst vor, sprach brillant Deutsch, Englisch, Französisch und erwies sich überhaupt als ein Weltmann. Zu ihm gehörten noch vier andere Leute. Jeder der Herren hatte einen Rucksack mit sich. Der Rucksack enthielt Handgranaten, Sprengpatronen und ähnliches Kriegsmaterial. Außerdem waren die Männer bis an die Zähne bewaffnet.

Wir lichteten die Anker und waren froh, nach den faulen Landtagen wieder frischen Seewind um die Ohren zu kriegen. Draußen auf See war es herrlich. Unser Boot war von Delphinen begleitet. Es waren ganze Delphinenschwärme, die uns umtanzten.

Der Fürst, mit dem ich mich über seine Absichten im Kaukasus unterhalten hatte, fragte mich, ob er mir mal die Schießkunst seiner georgischen Landsleute vorführen dürfte.

Ich war sehr neugierig, denn die Georgier sollen ja die besten Schützen der Welt sein. Es wurde mit Repetierpistolen nach den Delphinen geschossen. Das ist nicht einfach, weil der Delphin seinen schwarzen Rücken nur etwa zwei Sekunden zeigt, und dann gleich wieder verschwindet.

Die Georgier schossen gut. Immerhin dauerte es eine ganze Zeit, bis ein Delphin getroffen wurde. Er wurde getroffen, aber es war nur ein Streifschuß.

Jetzt veranstaltete ich eine kleine Bosheit. Ich fragte den Fürsten, ob ich ihm jetzt mal zeigen dürfte, wie deutsche U-Boot-Leute schießen. Er sah mich ein bißchen erstaunt an, denn daß Matrosen gute Revolverschützen seien, konnte er sich wohl nicht denken. Aber weil er ein höflicher Mann war, zeigte er sich sehr begeistert.

Ich winkte dem nächsten Matrosen, der in meiner Nähe war. Es sah wirklich ganz unauffällig aus, so, als ob ich den ersten besten meiner Leute herangewinkt hätte. Es war aber nicht der erste beste. Dieser Mann war von Beruf Kunstschütze. Vor dem Kriege war er im Varieté mit seiner Kunst aufgetreten. Das sagte ich natürlich dem Fürsten nicht, sondern winkte den Mann nur so wie zufällig zu mir auf die Brücke, ließ mir die Pistole des Fürsten geben und fragte den Unteroffizier, ob er sich getraue, mit dieser Pistole auf einen Delphin zu schießen.

„Vielleicht darf ich mal versuchen, Herr Kapitänleutnant."

„Bitte", sage ich und gebe ihm die Pistole. Er zielt

und schießt, der erste Schuß geht vorbei. Er betrachtet sich das Korn und sagt:

„Verzeihung, die Pistole schießt auf diese Entfernung etwas hoch."

Der Georgier lächelt.

Jetzt kommt ein neuer Delphinenschwarm. Schneller, als man denken konnte, ließ mein Mann zwei Schüsse fallen, zwei Delphine bluten und legen sich auf die Seite. Ich manövrierte mit dem U-Boot an die Tiere heran. Mit unserer Harpune wurde ihnen der Todesstoß gegeben, dann holte man sie an Bord, damit der Koch das Filet herausschneiden und einen Mittagsbraten machen konnte.

Der Fürst machte große Augen und sagte:

„Das war doch wohl Zufall!"

Ich hatte dem Georgier seine Pistole zurückgegeben, ließ jetzt einen Teller aus der Kombüse kommen, warf den Teller hoch. Der Fürst schoß — Peng — der Schuß ging vorbei. Unmittelbar nach diesem Schuß — der Teller war noch in der Luft — schoß mein Mann aus seiner eigenen Pistole. Der Teller zersplitterte.

Der Georgier war ganz außer sich.

„Ich bin ganz verwirrt", sagte er. „Wir haben verloren. Ich habe nicht geglaubt, daß irgend jemand auf der Welt besser schießen kann als ein Georgier."

Ich winkte dem Matrosen, daß er wieder wegtreten könne, und nahm das Kompliment des Fürsten bescheiden abwehrend entgegen. Immerhin: es konnte ja nichts schaden, wenn sich so langsam über die Welt das

Gerücht verbreitete, jeder deutsche U-Boot-Mann könne noch besser schießen als ein Georgier.

Für unseren Übermut sollten wir aber noch eins auf den Deckel kriegen.

Die Fahrt durchs Schwarze Meer war wunderbar. Die Luft ist hier so klar, wie ich es noch niemals in der Welt gesehen habe. Als wir die Berge des Kaukasus in Sicht hatten, sahen wir am Rande des Horizonts ein großes Kloster stehen. Dieses Kloster tauchte ganz langsam hinten am Horizont hoch. Trotz der Riesenentfernung konnte man jedes Fenster genau ausmachen. Wir glaubten, das Kloster läge am Meer, je näher wir aber kamen, desto höher hob es sich, und schließlich sahen wir, daß es hoch oben in den Bergen stand.

Erst in der Dämmerung des nächsten Morgens erreichten wir die Küste. Es war in der Nähe der Stadt Poti.

Mit der Küste kamen drei Dampfer in Sicht. Es waren anscheinend Tankdampfer zum Transport von Öl. Die Dampfer sahen harmlos aus, und wir freuten uns schon darauf, sie anzupacken. Oberleutnant Heller schwärmte von dem Kaviar, den wir finden würden.

Die russischen Dampfer pflegten sich nahe an der Küste zu halten, um bei Angriffen von U-Booten sofort auf die Küste auflaufen zu können. Das war sehr zweckmäßig. Denn, wenn ein Dampfer auf die Küste aufgelaufen ist, hat es ein U-Boot sehr schwer, den Dampfer zu demolieren.

Um zu verhindern, daß die Dampfer den Versuch

machten, vor uns die Küste zu erreichen, setzte ich mich mit hoher Fahrt zwischen sie und die Küste. Hier blieb ich gestoppt liegen und ließ sie herankommen.

Die Dämmerung war noch nicht gewichen, und ich glaubte darum, daß die Dampfer mich nicht sehen könnten, um so mehr, als ich ja die grauen Berge hinter mir hatte.

Als die Entfernung zwischen mir und den Dampfern noch tausend Meter betrug, wollte ich anfangen zu schießen. Ich hatte aber den Befehl noch nicht gegeben, als die drei Dampfer ganz plötzlich auf mich zudrehten und ein wüstes Feuer eröffneten.

Jeder der Dampfer hatte vorn am Bug eine Kanone stehen, und alle drei schossen tadellos. Eine Granate flog unmittelbar links von mir, vielleicht einen halben Meter hoch, über unseren Bug hinweg.

Statt des Befehls „Feuer!" gab ich jetzt den Befehl „Schnell tauchen!" Meine Leute ließen sich in alle Öffnungen des Bootes fallen, und ich glaube, wir sind noch nie zuvor so fix unter Wasser gekommen. Es war ein Wunder, daß wir nicht getroffen wurden.

Auf etwa viertausend Meter von den Dampfern tauchte „U 38" wieder auf. Meine Leute machten in großer Eile die Kanonen fertig; an Torpedoschießen war wegen der Entfernung nicht zu denken. Aber ehe meine Leute fertig waren, schossen die Russen schon wieder. Dieses Mal beschossen sie uns mit einem größeren Kaliber als vorher. Dieses Mal schossen sie aus Heck-Geschützen. Die Teufel hatten sowohl vorn als auch

hinten Kanonen stehen. Dazu war die Besatzung sehr tapfer und ließ sich nicht einschüchtern.

Ich hätte mich vor Wut selber ohrfeigen können. Hätte ich die ganze Affäre mit einem Unterwasserangriff eingeleitet, so wäre mir wenigstens einer der Dampfer in die Hände gefallen, aber ich hatte einmal die Russen unterschätzt, und dann hatte Heller so viel von Kaviar gesprochen, wir wollten nicht, daß der Kaviar mit absacken sollte. Jetzt hatte ich weder Dampfer noch Kaviar und überdies war ich vor dem Fürsten blamiert, dem ich doch gerne gezeigt hätte, daß wir nicht nur mit einem Revolver, sondern auch mit der Kanone unübertroffene Schützen seien.

Am Abend setzten wir die Georgier an Land. Sie gingen einer dunklen Zukunft entgegen. Faßte man sie, dann wurden sie als Verräter und Spione erschossen.

Die Georgier waren sehr weich, als sie uns verließen, und einer zauderte, als er ins Dingi steigen sollte. Jetzt aber wurde der Fürst so massiv, wie man es ihm seiner Habichtsnase nach zutrauen konnte. Er zog seine Pistole und überfiel den Mann mit einem fürchterlichen Schwall von Flüchen. Diese Behandlung wirkte sehr gut, der Mann faßte sich und ging mit den anderen an Land.

Der Fürst hatte mir vorher sein Herz ausgeschüttet. Er hatte mir einen Brief mitgegeben, den ich für ihn an seine Geliebte in Konstantinopel besorgen sollte. Er war mit der Tochter eines türkischen Paschas heimlich verlobt.

Als die fünf Mann an Land waren, ließen sie ihre

Taschenlampen aufblitzen, dann verschwanden sie in der Dunkelheit der Wälder.

Wir fuhren nach Konstantinopel zurück. Auf der Rückreise versenkten wir mit vieler Mühe drei Dampfer. Der Verkehr im Schwarzen Meer war zu minimal, als daß wir mehr hätten machen können. Oft bekamen wir tagelang keine Rauchwolke in Sicht.

Den Brief des Fürsten konnte ich zunächst nicht befördern, weil mir bei meiner Ankunft in Konstantinopel gesagt wurde, daß ein telegrafischer Befehl für mich vorliege, sofort nach Berlin zu kommen.

In Berlin hielt ich mich nur dreißig Stunden auf und bekam den Auftrag, weiter russische Truppentransporte zu versenken.

Vor der Ausreise zu dieser Fahrt konnte ich den Brief doch noch besorgen.

Ich hatte gerade die letzten Monate dazu benutzt, meine französischen Sprachkenntnisse aufzumöbeln. In meinem neulackierten Französisch rief ich dann die junge Türkin an, konnte sie aber nicht fassen. Nach einigem Hin und Her stellte sich heraus, daß sie in Prinkipo sei, im „Hotel Principale". Prinkipo ist das schöne Seebad von Konstantinopel.

Ich konnte es so einrichten, daß ich vor der Ausreise in Prinkipo Zwischenstation machte. Ich ging mit meinen Offizieren an Land. Bevor wir auf die Promenade kamen, mußten wir durch eine Plantage von Kirschbäumen mit wundervollen, ganz reifen Kirschen gehen. Die Kirschen waren sehr gut. Auf der Promenade aber

sahen wir noch etwas Besseres, drei sehr hübsche junge Türkinnen, unverschleiert. Sie sahen uns an, was sonst die Südländerinnen nie tun. Wir lachten ihnen zu. Sie steckten uns die Zungen heraus und liefen weg. Meine Offiziere wollten hinterher, aber ich bändigte sie, denn in der Türkei muß man mit Frauen verflucht vorsichtig sein. Die Türken sind sehr eifersüchtig und schnell mit dem Dolch bei der Hand.

Im „Hotel Principale" traf ich einen guten Freund, einen Torpedoboot-Kommandanten. Er verbrachte in diesem Hotel seinen Urlaub.

Ich erzählte ihm das Abenteuer, das wir mit den drei Damen auf der Promenade gehabt hatten. Er lachte sehr: ich könne die Damen gleich kennenlernen, sie seien seine Zimmernachbarinnen.

Oben, im Zimmer, klopfte er an die Verbindungstür. Hinter der Tür erklang ein Gelächter, die Tür wurde aufgeschlossen, und vor uns standen die drei Damen von der Promenade.

Von diesen drei Damen waren zwei sehr hübsch, die dritte aber war schön. Sie überragte ihre beiden Schwestern um Haupteslänge und trug sich wie eine Königin. Ein gemmenhaft schön geschnittener Kopf, von kastanienbraunem Haar eingerahmt, saß auf einem wunderbar gewachsenen Körper. Der Hals stieg wie eine Marmorsäule aus der Brust hoch. Vor so viel Schönheit war ich ganz starr und stumm und ganz erschossen. Als mein Gehirn wieder arbeiten konnte, kam mir ein Gedanke. Dies mußte die Freundin des Fürsten sein. Er hatte sie

mir fast zwei Stunden lang beschrieben, und die Beschreibung paßte haarscharf auf sie.

Ich holte den Brief aus der Tasche, knickte ihn so, daß sie von der Adresse das Wort Konstantinopel lesen konnte, und fragte:

„Kennen Sie diese Schrift?" Sie fiel beinahe in Ohnmacht. Es stimmte also. Sie nahm mir den Brief ab. Bevor sie ihn aber erbrach, drang sie in mich, ihr zu sagen, wo der Fürst jetzt sei. Ich durfte es ihr natürlich nicht sagen.

Als wir später unten in der Hotelhalle saßen, kamen auch die drei Damen herunter und speisten mit einem älteren und einem jüngeren Herrn. Neben unserer Königin saß der junge Mann. Er sah sehr unsympathisch aus.

Unser Torpedoboot-Kommandant sagte, dieser junge Mann sei der Zukünftige der Türkin, sie sträube sich aber mit Händen und Füßen, ihn zu heiraten, weil sie den Georgier haben wolle.

Unser Freund wußte eine ganze Menge von den drei Damen. Er erzählte, daß er ihnen deutschen Unterricht gäbe und daß die beiden kleineren Damen ganz verschossen in ihn seien, während die große zwar sehr liebenswürdig sei, aber auch sehr kühl bleibe. Jetzt wußte er wenigstens den Grund. Natürlich zwinkerte er zu meinen Erklärungen mit den Augen und verdächtigte mich, selber etwas mit der schönen Frau zu haben.

Seit jenem Abend waren viele Wochen vergangen, da traf ich den Torpedoboot-Kommandanten wieder. Er

erzählte mir, daß sein Verkehr mit den drei Damen, sein sogenannter deutscher Unterricht, nicht unentdeckt geblieben sei. Es hätte im „Hotel Principale" daraufhin einen großen Krach gegeben, denn den Türkinnen ist es streng verboten, mit einem Ungläubigen Umgang zu haben, und obgleich wir Deutschen die Bundesgenossen der Türken waren, machten sie auch mit dem Torpedoboot-Kommandanten keine Ausnahme. Mein Freund wurde in hohem Bogen aus dem Hotel hinausgesetzt.

Von dem Fürsten und von seiner schönen Freundin habe ich nie wieder etwas gehört, ich weiß auch nicht, ob die Georgier im Kaukasus etwas ausgerichtet haben.

Der Tod über uns

Die russische Kaukasusarmee hatte eine große Offensive vor. Die Russen setzten ihre Truppen über das Schwarze Meer. Unsere Aufgabe war es, alle von Sewastopol und Odessa abgehenden Truppentransporte abzufangen. Zwei Tage lang steuerten wir mit starken nördlichen Winden ostwärts, ohne etwas anderes zu sehen als Himmel und stark bewegtes Wasser. Dann waren wir in der Nähe der Küste, wo die Truppentransporte auftauchen mußten. Es begann für uns eine furchtbare Zeit.

Das Wetter klarte auf, und der Sonnenschein fiel wie Goldregen vom Himmel, wir aber mußten tagsüber unter Wasser bleiben. Wir lagen Tage und Tage, Wochen und Wochen, ohne etwas anderes zu atmen als die ölgeschwängerte Luft unseres eisernen Gefängnisses. Und dazu die Mordshitze. Fünfzig bis sechzig Grad Celsius waren keine Seltenheit. Der Schweiß lief jedem von uns in Strömen vom Körper. Auch die Kräftigsten litten unter Kopfschmerzen und Atemnot.

Wir begannen uns gegenseitig aus dem Weg zu gehen. Keiner wollte dem anderen zu nahe kommen, jeder fühlte sich nervös und überreizt. Nur das Allernötigste wurde zwischen uns besprochen.

Die Wachfreien verdösten die Zeit in ihren Kojen, und alle wünschten die Nacht herbei.

Der Mond wurde unsere Sonne. Wenn die Nacht da war, durften wir auftauchen und unsere Lungen wieder voll Luft pumpen. Die Nächte waren herrlich. Von den Tannenwäldern am Ufer war die Luft mit harzigen Düften erfüllt, und die Frösche machten melancholische Musiken. Im Mondlicht sahen wir die weißen Gipfel des Kaukasus zittern, und um die grünen Berghänge schlangen sich Lichterketten wie aus Sternen. Es waren die Lichter aus den Schlössern und Villen.

Wir steuerten uns des Nachts immer so weit ins Meer hinaus, daß wir von der Küste aus nicht gesichtet werden konnten. Dann tauchten wir auf, rissen uns die Kleider von den klatschnassen Leibern und sprangen ins Meer. Weil uns die Sonne fehlte, wurden unsere Gesichter grün, und unsere Augen entzündeten sich.

Eines Morgens lag ich da und döste im Halbschlummer vor mich hin, als mich der blonde Heller ganz leise am Arm berührte und flüsternd sagte:

„Ein Konvoi!"

Ich ging sofort in den Kommandoturm. Der Konvoi bestand aus drei Dampfern, einem Kanonenboot und einem Zerstörer. Den größten Dampfer machte ich mit Sicherheit als ein Mitglied der „Freiwilligen Russischen Flotte" aus.

Wir fuhren langsam entgegen. Gegen Mittag war es so weit. Ich jagte dem großen Transporter einen Torpedo in den Bauch. Treffer! Die Explosion riß aus dem Schiffs-

leib mindestens ein Drittel heraus. Die gelbe Wassersäule stieg himmelhoch. Dieses überwältigende Vernichtungswerk wirkte furchtbar auf die anderen Dampfer. Sie setzten sich beide mit voller Fahrt auf den Strand. In wahnsinniger Angst krabbelte von beiden Schiffen die Besatzung die Bordwände hinunter. Ich konnte sie durch das Sehrohr genau beobachten, sie rannten wie die Ameisen durcheinander und verschwanden schließlich im nahen Busch.

Wir tauchten auf, fuhren heran und nahmen sofort die beiden Schiffe unter Feuer. Auf das erste Schiff mußten wir ziemlich lange schießen, bis wir die Kiellinie sauber durchlöchert hatten. Dieses Schiff war so leicht nicht mehr brauchbar zu machen.

Der zweite tat es billiger. Gleich einer der ersten Schüsse traf den Ölbunker. Die Schiffe im Schwarzen Meer bedienten sich alle des flüssigen Brennstoffs. Petroleum ist hier billiger als Kohle. Eine haushohe Flamme schoß aus dem Schiff, eine schwere schwarze Wolke wälzte sich der Flamme nach, ein Anblick, wie wir ihn noch nie erlebt hatten.

Wendlandt stürzte nach unten, um seine Kamera zu holen. Aber als er wieder an Deck kam, war alles schon vorbei. Langsam glühte der Dampfer aus.

Wir wendeten, um noch einmal zu dem Schiff zu fahren, das wir zuerst beschossen hatten. Ich ließ dem Schiff noch einige Granaten geben. Plötzlich kommt der Ruf:

„Mann über Bord!"

Es war einer von der Geschützmannschaft. Der Rückstoß des Geschützes hatte ihn über Bord geworfen.

Ich gebe gerade die nötigen Ruderkommandos, als im selben Augenblick jemand brüllt:

„Sehrohr in Sicht!"

„Schnell tauchen!"

Donnerwetter, was war denn das? Ein russisches U-Boot! Langsam zog durch das Wasser ein Periskop.

„Hart-Steuerbord-Ruder!"

Dann warf ich einen Blick auf meinen Mann, der über Bord gegangen war. Er schwamm ganz munter. Wir mußten ihn für ein paar Minuten seinem Schicksal überlassen.

Ich nahm Kurs auf das Periskop. Gehorsam und langsam drehte „U 38", fuhr näher und näher, und auf einmal mußte ich lachen und immer wieder lachen. Meine Leute hielten mich wohl für betrunken. Aber es war wirklich zum Schreien komisch. Das, was da durchs Wasser zog und was wir zuerst für ein Periskop gehalten hatten, war ein Pferdekopf. Ein Pferd schwamm da im Wasser, ein armer Gaul, ein Schiffbrüchiger des torpedierten Dampfers. Das Pferd schwamm dem Strande zu. Einige Minuten später hatten wir unseren Kanonier an Bord, der war heiter und guter Dinge, der Rückstoß hatte keinen edlen Teil verletzt.

Aber es waren der Aufregungen noch nicht genug an diesem Tage. Kaum hatten wir unseren Mann wieder an Bord, da begann über unseren Köpfen ein zirpender Gesang.

S=ſ=ſ=ſ=ſt=ſ=ſ=ſt — —

Es peitſchten Gewehrkugeln durch die Luft. Einige klatſchten gegen unſere Bordwand und gegen den Turm.

Meine Leute, nur das Artilleriefeuer gewohnt, beachteten die Kugeln zunächſt nicht. Ich mußte ſie richtig anſchreien, ehe ſie ſich hinter dem Kommandoturm in Deckung begaben. Das Gewehrfeuer kam drüben aus den Büſchen, wohin ſich die ſchiffbrüchigen Ruſſen verkrochen hatten.

Das werden wir gleich haben.

Ich drehte ein wenig weiter ab und ließ dann ein paar Granaten in das Gebüſch feuern.

So, jetzt war alles ruhig.

Das Gefecht hatte in der Morgendämmerung begonnen, jetzt war es vier Uhr nachmittags.

Es war kein Zweifel daran, daß die Ruſſen, die wir von den Dampfern gejagt hatten, von der Anweſenheit eines U-Bootes im Schwarzen Meer längſt Meldung gegeben hatten. Weil wir nun doch verraten waren, lohnte es ſich gar nicht mehr, unter Waſſer zu gehen. Wir fuhren aufgetaucht die Küſte entlang.

Dabei machten wir eine Entdeckung, die uns todtraurig ſtimmte. Überall an der Küſte waren Soldaten mit Straßenbauten beſchäftigt. Wir ſahen Koſaken hin und her reiten und den im Staub arbeitenden Soldaten Befehle zuſchreien.

Was waren das für Soldaten? Es waren Feldgraue. Unſere deutſchen und öſterreichiſchen Kameraden, die

hier in der Gefangenschaft Frondienste für den Feind leisten mußten.

Zunächst beachteten die Feldgrauen am Wege uns nicht. Natürlich, weil wir ohne Flagge fuhren, hielten sie uns für ein russisches U-Boot. Dann aber erkannten sie uns. Wir sichteten einen Segler. Ein ziemlich großes Schiff, das für die Arbeiten an der Küste Zement brachte. Wir stoppten den Segler, ließen die Mannschaft in die Boote steigen und legten dann das schöne Schiff auf Grund. Als der Segler im Wasser verschwand, schwenkten drüben an der Küste die Feldgrauen ihre Mützen, und wir glaubten sogar, ihr Hurra zu hören.

Wir waren bei unserem Versenkungsmanöver ganz dicht herangekommen, und plötzlich sahen wir zu unserer Freude, nein, wir sahen zu unserer Bestürzung, daß sich aus einer Gruppe am Strande einige feldgraue Gestalten lösten, in ein Boot sprangen und verzweifelt zu rudern begannen. Die Armen! Ihr Freiheitsdrang, die Sehnsucht, zu ihren Brüdern zu kommen, hatte sie blind gegen alle Gefahren gemacht. Von der Höhe der Straße sprengten einige Kosaken herab, einer galoppierte bis ins Wasser hinein, und nahmen die Leute im Boot aufs Korn. Wir sahen Schüsse aufblitzen. Unsere Herzen rasten. Was sollten wir tun?

Schossen wir auf die Kosaken, dann trafen wir auch die deutschen Gefangenen. Wir setzten schließlich einige hochgezielte Granaten auf die Küste, die weit hinter den Arbeitern einschlugen.

Zu ihrem Glück sahen die Flüchtlinge ein, daß sie uns

nicht lebend erreichen konnten. Einer von ihnen band sein Taschentuch an eine Stange und schwenkte dies arme Zeichen der Unterwerfung nach den Kosaken hin. Dann ruderten sie langsam zurück.

Hoffentlich haben sie nicht zu hart büßen müssen.

*

Eines Morgens fuhren wir an dem Seebad Gakri vorüber, unter Wasser natürlich. Unser Periskop ragte nur wie ein Korken aus dem Wasser. Es war alles wie tiefer Friede.

Am Strande und im Wasser tummelten sich gesunde und elegante Leute in bunten Badetrikots. Dicht vor uns schwammen ein schönes Mädchen und ein junger Mann.

Ich ließ zunächst Wendlandt ans Sehrohr treten.

„Is ja ein toller Betrieb!" sagte er und wollte gar nicht wieder weg.

„Solche Riesenhotels habe ich ja gar nicht erwartet, schade, daß die Strandkapelle nicht spielt."

Ich ließ nacheinander alle meine Leute einen Blick durch das Periskop tun. Ich blieb daneben stehen und freute mich über ihre verklärten Gesichter. Der Gedanke, daß die hübschen Mädchen im Wasser Feindinnen seien, schien ihre Reize nicht aufgehoben zu haben. Die Damen wurden sehr gelobt. Nur ein Unteroffizier der Reserve beachtete die Mädchen nicht.

„Sehr gut", rief er, „das ist ja Gakri." Und dann hielt er uns, immer die Augen am Periskop, einen technischen Vortrag. Er gab sich dabei wie ein Mittelding zwischen

Fremdenführer und Ingenieur. Er hatte nämlich als technischer Angestellter einer deutschen Firma lange Zeit in Gakri gelebt und an einer Seilbahn mitgebaut, die aus dem Urwald bis an die Küste ging.

„Das schöne Schloß dort drüben gehört einem Herzog von Oldenburg", erklärte er uns als Schlußpunkt seiner Ausführungen. Über die hübschen Mädchen sagte er kein Wort.

So, jetzt hatten sich alle satt gesehen, und ich trat wieder ans Periskop.

Das Mädchen und der junge Mann, die ich zuerst gesehen hatte, waren jetzt ziemlich nahe herangeschwommen. „Verdammter Lümmel", dachte ich, „schwimmt hier so sorglos herum, als wenn Friede wäre, scharmutziert mit dem Mädchen herum, und wir müssen hier von unserem stickigen Ölkasten aus zusehen."

Ich ließ den Spargel, unser Periskop, ganz weit aus dem Wasser hochschnellen und drehte dann das Periskop rasch hin und her. Dann zog ich es schnell wieder ein. Das Mädchen hatte das Periskop zuerst gesehen, ihre Augen waren weit geöffnet und ihr Mund erstarrt. Sie warf sich nach hinten ins Wasser zurück und schwamm schnell davon. Der junge Mann war grün im Gesicht geworden.

Es war gut, daß wir die beiden sorglosen Menschen gewarnt hatten, denn gleich begann unser Geschäft.

Wir wendeten, ich sichtete einen Transporter ohne Begleitung und ließ Wendlandt ans Glas treten. Er hatte nur einen kurzen Blick getan und sagte dann:

„Wahrhaftig ein Transporter, und zwar ein ordentlicher."

„Können Sie ein Geschütz entdecken?" fragte ich ihn.

„Nein!"

Als auch beim Näherkommen weder vorn noch hinten etwas Verdächtiges zu sehen war, beschloß ich, den Torpedo zu sparen und den Fall über Wasser zu erledigen. Ich hatte „U 38" zwischen den Transporter und die Küste gebracht. Ausweichen konnte er uns nicht und auf Strand laufen auch nicht.

„Auftauchen!"

Mein Warnungsschuß knallt über das Wasser. Der Transporter versucht zunächst Kurs auf die Küste zu nehmen. — Noch ein Schuß.

Jetzt stoppt er und gibt klein bei.

Wir fuhren heran, das Deck des Dampfers wimmelte von Truppen. Da kriegen wir auf einmal Feuer in den Rücken.

Was ist denn das? Gakri ist doch ein Seebad und keine Festung. Da ist nichts zu machen. Sie haben am Strande eine Batterie aufgestellt und funken zu uns herüber, was das Zeug hält. Ein wahnsinniges Beginnen. Gleich hinter ihrer Batterie erhoben sich die Riesenhotels. Wir hatten die Batterie vorhin, als wir Gakri betrachteten, natürlich nicht gesehen. Und es war doch wahnsinnig von den Leuten, auf uns zu schießen. Uns trafen sie nicht, dafür lagen ihre Schüsse zu kurz, und daß wir ihr Feuer etwa unerwidert lassen würden, das konnten sie doch nicht annehmen.

Wir gaben ihnen aus unserer 10,5-Zentimeter-Kanone Schnellfeuer. Die Vorteile waren alle auf unserer Seite, das Graublau unseres Bootes hob sich kaum vom Wasser ab. Ihre Batterie lag aber als Zielpunkt für uns ganz ausgezeichnet. Nach ganz kurzer Zeit stellten sie ihr Feuer ein.

Wenn die Hotels ein paar Treffer bekommen haben, so mögen sich die Besitzer bei der dummen Batterie beschweren, und auch die Damen mögen uns verzeihen, wir hatten eine ihres Geschlechts rechtzeitig gewarnt.

Wir steuerten unser Boot so, daß es vor den gestoppten Dampfer zu liegen kam. Wenn jetzt am Strand die Wahnsinnigen von Gakri noch einmal schießen wollten, dann liefen sie Gefahr, ihr eigenes Transportschiff zu treffen.

Aber was sollte ich jetzt mit dem Dampfer machen? Er war voller Truppen. Ich mußte den Dampfer versenken. Aber ich wollte die Mannschaft und die Truppen an Bord nicht schutzlos dem Tode preisgeben.

Der Reserve-Unteroffizier, der sich vorhin so begeistert über die technischen Vorzüge von Gakri ausgesprochen hatte, sprach Russisch. Ich gab ihm eine Instruktion. Er setzte das Sprachrohr an den Mund und rief zu dem Transporter hinüber:

„Brüderchen, wir müssen euren Dampfer versenken, ihr müßt ein bißchen an Land schwimmen. Springt ins Wasser und schwimmt, Brüderchen. Es ist ja nicht weit. Ihr braucht nur fünfhundert Meter zu schwimmen."

Die Soldaten rührten sich nicht. Jeder von ihnen hatte

ein Gewehr in der Hand. Wir lagen nur fünfzig Meter von ihnen entfernt. Das war eine verteufelte Situation. Ein Feuerüberfall aus dieser Nähe wäre nicht zum Lachen gewesen.

Die drüben rühren sich immer noch nicht. Ich muß sie mit Gewalt dazu zwingen, ihr Leben zu retten. Ich befehle:

„Löcher in die Wasserlinie!"

Unsere Kanone wird gerichtet. Wir feuern. Die Soldaten auf dem Dampfer glauben, ich ziele direkt auf sie. Man konnte beinahe über sie weinen. Es war rührend, zu sehen, wie die armen Trottel sich vor unseren Granaten zu sichern versuchten. Einer hielt sich ein Holzbrett vor das Gesicht. Die meisten warfen ihre Tornister ab und verkrochen sich hinter die Tornister.

Als wir genügend Löcher in die Wasserlinie geschossen hatten, hob unser Dolmetscher wieder das Sprachrohr und rief:

„Brüderchen, setzt die Boote aus, macht schnell, Jungens, pascholl, pascholl, gleich geht der Dampfer unter, und ihr müßt versaufen. Marsch, Marsch, alle Nichtschwimmer ins Boot. Werft eure Gewehre weg, Brüderchen. Mit Gewehren versauft ihr. Werft auch die Tornister weg, Brüderchen. Ohne Gewehre und Tornister könnt ihr schwimmen, zieht rasch eure Kleider aus, Kameraden, ihr müßt schwimmen!"

Es half alles nichts. Sie setzten ein paar Boote aus, aber die meisten blieben hinter ihren Tornistern liegen und dachten, es ginge ihnen an den Kragen.

Was sollten wir bloß mit diesen Landratten anfangen? Der rettende Strand lag nahe vor ihren Augen, und sie retteten sich nicht.

Meine Leute regten sich mehr auf als ich. Schließlich fuhren wir los, denn helfen konnten wir ihnen doch nicht. Ich glaube, daß wir den Leuten dadurch am besten geholfen haben, daß wir aufgetaucht davonfuhren. Ich hatte so überlegt. Wenn ich nicht abfuhr, mußte ich meine Leute dem Anblick ertrinkender Menschen aussetzen, was ich nach Möglichkeit vermeiden wollte. Wenn ich aber deutlich sichtbar abfuhr, also nicht tauchte, dann verloren die Leute in Gakri ihre Angst und konnten die Soldaten mit Booten nach dem Strand herüberholen. Solange wir, die „Hunnen", draußen lagen, wagte sich niemand hinaus.

In den nächsten Tagen war der Verkehr wie abgeschnitten. Wir hatten aber nichts als faule Luft, Schweiß und Kopfschmerzen. Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang lagen wir unter Wasser und wurden immer nervöser. Wir waren gewohnt, Tonnagen zu versenken, und nicht faul und nervös unter Wasser zu liegen.

Den Tagen, an denen uns etwas glückte, folgten endlose andere Tage der Erfolglosigkeit. Bis zu dieser Reise ins Schwarze Meer hatten wir von allen deutschen U-Booten die meisten Schiffe auf Grund gelegt. Das Gefühl unserer jetzigen Erfolglosigkeit erbitterte uns immer mehr.

Wenn die Nächte nicht gewesen wären, wo wir zu Delphinen wurden, wo wir schwimmend um das still-

liegende U-Boot herumbummelten, dann hätte uns vielleicht die Verzweiflung übermannt. So waren wir nur tief niedergeschlagen und verkümmerten langsam in der fauligen U-Boot-Luft. Wir schickten dem Koch das Essen zurück und lümmelten uns faul und träge auf den Kojen herum.

Dann endlich kam unser letztes, unser schwerstes Abenteuer im Schwarzen Meer.

Ein Konvoi war in Sicht. Er war beinahe genau so beschaffen wie unser erster Konvoi, den wir im Schwarzen Meer erledigt hatten: ein Zerstörer, eine grau gemalte Dampfjacht und ein dicker Transportdampfer.

Die See war spiegelglatt. Der Konvoi hatte Kurs auf uns, wir brauchten nichts weiter zu tun als unsere Position zu halten und abzuwarten. Bald war es so weit.

Wir lagen, wie immer, nahe der Küste.

Jetzt!

Schon dampfte der Zerstörer durch das Gesichtsfeld des Periskops, jetzt folgte der Transporter. Ich drückte den Torpedokontakt, das U-Boot schüttelte sich, der Torpedo war heraus. Die Entfernung betrug ungefähr vier- bis fünfhundert Meter. Wir tauchten sofort auf dreißig Meter, denn es war vorauszusehen, daß die graue Dampfjacht unsere Torpedobahn abfahren würde, um uns Wasserbomben zu geben. Mein Kurs war beim Angreifen senkrecht auf die Küste gerichtet. Jetzt kommandierte ich „Ruder!", um wieder nach außen zu drehen.

Es klappte alles tadellos.

Nur plötzlich, ein ganz kleiner Ruck, das Boot stieß

sich. Unter uns knirscht es. Wieder ein Stoß von unten. Kein Zweifel: wir saßen auf Grund. Gleich mußte der Zerstörer über uns sein. Das Manometer zeigt nur elf Meter Tiefe. Auf dreißig wollte ich mindestens gehen. Gnade uns Gott!

Ich kommandiere: „Beide Maschinen halbe Fahrt zurück!" Die Maschinen arbeiten, aber wir sitzen fest. Ich will einen neuen Befehl geben, aber ehe ich ihn aussprechen kann, gibt es in unserer Nähe einen so wahnsinnigen Knall, daß ich denke, mir sind beide Trommelfelle geplatzt. Ein paar Sekunden lang kann ich nicht denken. Mit dem Knall waren alle Lampen im Boot erloschen. Wir saßen im Finstern. Ich fühlte, wie ein dünner Wasserstrahl in den Turm spritzte. Die Erschütterung mußte eine Niete losgerissen haben.

„Kommando-Elemente ausgefallen!" meldete eine Stimme neben mir. Jetzt fühlten wir, wie das Boot sich bewegt, es knirscht weiter unter uns. Wir bewegen uns, kommen aber nicht frei vom Grund.

„Bum!"

Das klang unvergleichlich schwächer und wie aus weiter Entfernung.

„Herr Kapitänleutnant", sagt der Steuermann am Handruder, „das war unser Torpedo!"

Den hatte ich vollständig vergessen. Wir hätten längst im freien Fahrwasser sein müssen.

Nach der ersten Detonation stieg ich aus dem Kommandoturm in die Zentrale. Da die Kommando-Elemente ausgefallen waren, konnte ich das Boot aus

der Zentrale am besten leiten, glaubte es von hier aus am besten aus der üblen Position retten zu können. Oberleutnant Heller war inzwischen in den verlassenen Kommandoturm geklettert.

Heller ruft von oben:

„Herr Kapitänleutnant, eben fährt der Zerstörer wieder über uns weg, durch das Turmfenster sehe ich deutlich seinen Kiel, nur einen Meter ...!"

Herrgott war das eine Explosion.

Als wieder Stille eingetreten war, lauschen alle angespannt.

Gott sei Dank, kein Wassereinbruch. Der Druckkörper war intakt geblieben.

Der Maschinist steht im Lug des Schotts, das in den Maschinenraum führt, und schreit ein paar Leute an:

„Schert euch auf eure Stationen! Wenn hier versoffen wird, versaufen alle!"

Warum leben wir eigentlich alle noch?

Da ruft Heller von oben:

„Achtung, das Torpedoboot!"

Das war das Ende.

Dreimal konnte er doch nicht danebentreffen.

Wir standen da, gespannt abwartend, keiner tat etwas, unwillkürlich blickte jeder nach dem Luk, das vom Turm in die Zentrale führt ... Was würde in der nächsten Sekunde erfolgen? Woher würde der große Wassereinbruch kommen?

Da kam auch schon die Detonation. Die schien noch stärker als vorher. Alles flog durcheinander. Sogar ein

Kabel hatte sich losgerissen, hing wie eine Liane herunter. Es mußte direkt neben der Zentrale eingeschlagen haben. Jetzt war sicherlich Schluß, und alles war aus. Sollten wir hier versaufen?

Ein paar Sekunden stehen wir alle in Apathie — keines Wortes fähig. Dann arbeitet wieder alles, das Licht brennt, der Ingenieur rennt mit dem Maschinist nach achtern. Sie rufen mir zu: „Die Maschinen stehen!"

Das war eine verdammte Sache! Wirklich scheint Schluß zu sein. Die Maschinen stehen! Ich mache schon Überlegungen, wie man dafür sorgt, daß alle Leute gerettet werden. Ich war merkwürdig ruhig. Die elf Meter Tiefe schreckten mich nicht. Da kommt Meldung von achtern:

„Maschinen laufen wieder!"

Der Maschinist ruft es selber durchs Boot.

Das ist doch Unsinn, aber doch ist es wahr. Auch die letzte Bombe hat nicht getroffen.

Ich blicke aufs Tiefen-Manometer, wir sind immer noch auf elf Meter, eher noch etwas flacher. Wir fahren doch rückwärts. Zum Teufel, wann kommt das tiefe Wasser?

„Achtung!" schreit Heller wieder. „Achtung, Torpedoboot!"

Wieder ein Krach, aber nicht ganz so schlimm wie vorhin, er mußte ziemlich weit danebengetroffen haben.

Dann ist es ganz still, und in die Stille hinein sagt Wendlandt: „Wollen Herr Kapitän jetzt nicht mal das Sehrohr ausfahren?" Wendlandt hat recht. Einerlei, ob

das Sehrohr abgefahren wird, ich muß jetzt mal sehen, was draußen los ist, weshalb wir nicht auf tiefes Wasser kommen.

Ich springe in den Turm. Das Sehrohr rührt sich nicht.

„Maschinist, Sehrohr nachsehen!"

„Jawohl, bin schon dabei", ruft es von unten aus der Zentrale zurück.

Das ist das Tröstliche dieser Minuten, daß meine Männer, nachdem sie den ersten Schreck überwunden haben, so gelassen ihre Pflicht tun, als ob nichts sei.

Es dauert einen Augenblick, da kommt die Meldung: „Sehrohr klar zum Ausfahren!"

Ich blicke hinaus und staune.

Das also ist die Lösung: wir fahren parallel zur Küste. Dabei hatte ich die ganze Zeit den Kompaß kontrolliert, der Kompaßstrich lag richtig an. Die Wahrheit war, daß unser Kompaß versagt hatte und wir auf Grund immer der Küste längs gefahren sind.

Bei diesem Kurs konnten wir noch stundenlang über den Schlick Schlitten fahren.

„Beide Maschinen große Fahrt voraus, Ruder hart Backbord!"

Donnerwetter, das war zu viel Fahrt und Ruder.

Ingenieur Kögler hatte für den Rückwärtsgang alles Trimmwasser nach achtern gepumpt. Es war nichts mehr zu machen, der Bug von „U 38" durchbrach die Oberfläche.

Es war zum Haareausreißen.

Besichtigung durch Admiral Souchon

Jetzt konnte uns kein Teufel mehr helfen.

Kaum daß wir dem Ersaufen entgangen sind, muß uns das passieren. Dreihundert Meter vor dem Feinde mit dem Bug in der Luft!

Jetzt würde der Affentanz erst richtig losgehen!

Der russische Zerstörer wird einen Torpedo auf uns schießen.

„Alle Mann voraus! Wasser voraus pumpen!"

„Maschinen stopp!"

Langsam neigt sich der Bug. Fast sind wir schon unter Wasser.

Der Bug sinkt weiter.

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!"

Jetzt kommen wir schnell auf tiefes Wasser.

Die Russen schossen nicht, warum schossen sie nicht?

Zwei Minuten später waren wir auf zwanzig Meter Tiefe.

Alles im Boot war Jubel und Gelächter. Mir war diese Affäre doch an die Nieren gegangen.

„Koch!" rufe ich nach unten. „Einen Kognak!"

Er kommt mit der Flasche und einem Wasserglas. Ich nehme ein paar anständige Schlucke. Aaaach! Ich spüre ordentlich, wie die fauligen Gedanken verschwinden und wie mich neues Leben durchströmt.

„Auf Sehrohrtiefe!" befehle ich, ein kurzer Rundblick, und mein Herz jubelt. Einzig und allein unserem Torpedo verdankten wir die Rettung. Unser Torpedo hatte den Truppentransporter zerrissen und versenkt, dann hatte der Zerstörer auf „U 38" die Wasserbomben

geworfen, die alle nicht getroffen hatten. Dann war der Transportdampfer endgültig untergegangen, und der Zerstörer war an die Unglücksstelle gegangen, um die Überlebenden zu retten.

Natürlich war es vom Zerstörer-Kommandanten ein grober Fehler, Rettungsarbeiten zu machen, bevor „U 38" restlos erledigt war. Vielleicht hat der Zerstörer auch angenommen, „U 38" sei erledigt, weil wir so ruhig auf dem Grunde lagen.

*

Als „U 38" nach Konstantinopel zurückkehrte, standen vier Transportdampfer und ein Segler auf unserer Versenkungsliste. Im ganzen hatte „U 38" nur etwa zwölf Dampfer im Schwarzen Meer vernichtet. Ich war mit dem Ergebnis nicht zufrieden. Mein Versenkungsrekord war von anderen U-Booten inzwischen gebrochen worden. Die Unternehmungen im Schwarzen Meer hatten mich zu sehr ins Hintertreffen gebracht. Ich liebte dieses Wasser nicht mehr und setzte im Admiralstab durch, daß man „U 38" wieder ins vertraute Mittelmeer entsandte.

Unsere türkischen Bundesgenossen aber waren ganz anderer Meinung über das Ergebnis unserer Reise als wir. Dem Wirken von „U 38" schrieben sie es zu, daß die russische Offensive zum Stehen gekommen war.

In Konstantinopel wurden uns große Ehren bereitet. Am Tage ehe ich mit „U 38" ins Mittelmeer auslief, ließ sich Enver Pascha bei mir anmelden. Enver Pascha

war damals die maßgebende Persönlichkeit in der Türkei, der eigentliche Sultan.

Wie sollten wir Enver Pascha empfangen? Eine so hochgestellte Persönlichkeit hatten wir noch nie an Bord gehabt. Allerdings, es waren schon feine Leute bei uns gewesen, sogar ein Nachkomme Mohammeds hatte uns besucht. Diese Gäste hatte ich alle nach türkischer Art bewirtet. Ich hatte sie zu einer Tasse Mokka und zu Zigaretten eingeladen, und einige der Muselmänner hatten sogar eine Flasche Champagner bei mir getrunken.

In diesem Fall war ich mir aber nicht ganz sicher. Ich erkundigte mich bei Exzellenz Souchon, dem deutschen Flottenchef der türkischen Flotte, dem ich damals unterstand. Er ließ mir sagen, daß ich Enver Pascha wie einen preußischen General empfangen müsse.

Ich befahl meinen Leuten, ihre Galauniform, nämlich weiße Hemden, anzulegen, meine Offiziere und ich trugen Dienstanzug und alle Orden.

Als Enver Pascha in Begleitung von Admiral Souchon an Bord kam, waren wir alle an Deck von „U 38" angetreten.

Enver Pascha drückte mir die Hand, nahm dann die Front ab und musterte jeden meiner Kameraden. Dann trat er vor die Front und hielt in deutscher Sprache, wobei er allerdings die Worte langsam suchte, folgende Ansprache:

„Ich danke euch für alles, was ihr für die Türkei geleistet habt. Ihr solltet Transporte der Russen vernichten, um die russische Offensive im Kaukasus, die sich

gegen Konstantinopel richtete, zu schwächen. Ihr habt eure Aufgabe erfüllt. Es gibt ein altes türkisches Sprichwort:

‚Der Tapfere gewinnt die Schlachten!'

Dieses Wort trifft euch und euren Mut! Ich beglückwünsche euch und euren Kommandanten!"

Dann winkte Enver Pascha seinem Adjutanten, die Ordensverteilung begann.

Ich trat nach Beendigung der Zeremonie auf Enver Pascha zu und sagte:

„Ich danke Euer Exzellenz für die große Ehre, die Sie ‚U 38' erwiesen haben, und für die Auszeichnung, die Sie der Besatzung und mir verliehen haben. Ich wünsche und hoffe, daß Euer Exzellenz der Türkei und uns noch lange erhalten bleibe."

Darauf sagte Enver Pascha mit leiser Stimme:

„Der liebe Gott wird uns weiterhelfen!"

Von der Cholera, von Pudeln, Trunkenbolden, von Damenwäsche und von einem Helden

Aus den Dardanellen herauszukommen, war nicht leicht. Schon vor einem halben Jahr, als ich nach Konstantinopel kam, lagen die Minen dicht nebeneinander. Aber jetzt war die Minenkette eher noch kräftiger geworden.

Ich wollte darum die Küstenformationen genau erforschen und schiffte mich mit meinem Steuermann auf ein türkisches Torpedoboot ein. Das Torpedoboot brachte uns nach Gallipoli. Hier machte man uns beritten. Das war eine feine Sache, und wir dachten, daß wir unsere Landseligkeit in richtigem Galopp austoben könnten, aber wir hatten uns sehr geirrt.

Wir mußten über das Schlachtfeld von Gallipoli, und hier konnten wir die Gäule nur Schritt für Schritt vorwärts gehen lassen. Man mußte mit der größten Aufmerksamkeit reiten, weil die Pferde, wenn man nicht genau aufpaßte, leicht auf Handgranaten treten konnten und auf anderes Kriegsmaterial, das überall am Boden lag.

Es war ein trauriger, müder Ritt. Das Schlachtfeld lag so unberührt, als hätten es die Engländer erst gestern verlassen. Haushoch lagen Konservendosen, und ein

fauliger Gestank schwankte über das Feld hin. Die Türken hatten in jede Konservenbüchse hineingestochen, und wo sie Schweinefleisch gerochen hatten, waren die Konserven unberührt geblieben. Alles war verfault, und so wehte ein Pesthauch über das Feld. Überall lagen noch Leichen, ihrer Uniform beraubt, faulig, schwarz glänzend die Leiber, wie mit Lack überzogen, nur dann und wann ein blonder Schopf, Schotten, die hier gefallen waren.

Es muß entsetzlich gewesen sein. Wir sahen Gräben, die waren ein einziges Chaos von Stacheldraht, Schutzschilden, Geschützrohren, Uniformfetzen. Die Uniformfetzen waren vom Pikrin grün gefärbt. Balken lagen herum, rostige Maschinengewehre, und die Erde war blutig und zerfetzt.

Dann fanden wir die neuen Stellungen und zu unserer Freude Deutsche darin. Sie begrüßten uns mit Hallo, und wir wohnten mit ihnen eine Nacht im Unterstand.

Ich hatte die Küste genau erkundet und schickte meinen Steuermann zurück. Er führte „U 38" durchs Marmarameer bis Gallipoli. Hier schiffte ich mich auf mein Boot ein, und unsere eigentliche Fahrt ins Mittelmeer begann.

Wir machten „U 38" sehr schwer, indem wir Wasser in die Tauchtanks ließen, dann loteten wir bei Nacht ganz dicht an der Küste entlang auf einer Tiefe von drei bis vier Metern. So fuhr „U 38" vorsichtig an der steinernen Küste entlang, ohne einer Mine zu begegnen, dann drehte „U 38" nach der See zu und war draußen.

Schießend und versenkend eilte „U 38" von hier

durch das ganze Mittelmeer bis in den Golf von Lion, der mein besonderes Operationsgebiet werden sollte.

Bei Tunis sichtete ich ein französisches Luftschiff. Es funkelte silberweiß in der blauen Luft. Sein blitzender Leib blendete weit übers Meer. Es fuhr Luftaufklärung gegen U-Boote. Ich hatte keine Lust, mit den Luftschiffen anzubinden, und tauchte, ehe es mich gesehen hatte. Ich wunderte mich nur über die modernen Kriegsmittel, mit denen Frankreich hier an der afrikanischen Küste arbeitete.

Dann, am Abend, traf ich ein englisches Lazarettschiff, das zusammen mit einem Kohlendampfer in Richtung auf Suez lief. Den Kohlendampfer torpedierte ich, tauchte dann auf und gab dem Lazarettschiff einen Schuß vor den Bug. Der Chefarzt und der Kapitän kamen im Ruderboot zu mir herüber.

Tatsächlich: aus den Papieren ging hervor, daß Kranke an Bord waren. Ich nahm den Kapitän fest ins Auge:

„Die Engländer haben 1914 im August im Kreuzergefecht bei Helgoland unser Lazarettschiff ‚Ophelia' gekapert und mitgenommen. Sie sind wohl damit einverstanden, Herr Kapitän, wenn ich jetzt, als Entgelt, diesen Lazarettdampfer versenke!"

Ich hatte dem Kapitän seine Papiere zurückgereicht. Er nahm sie, und wie er sie nahm, sah ich, daß seine Hand zitterte. Er sagte nur:

„Don't do that, Captain!"

Ich hatte feurige Kohlen auf das Haupt dieser beiden Engländer gesammelt, das genügte mir. Ich ließ sie laufen.

Im Golf von Lion fand ich starke Bewachung und versenkte nicht so viel, wie ich gehofft hatte. Es ging lange nicht mehr so leicht wie zu Beginn des Krieges. Immerhin brachte die Reise noch sechsundvierzigtausend Tonnen. Wir näherten uns wieder dem Rekord.

An der spanischen Küste schoß ich auch noch einiges. Unter anderem versenkte ich einen Segler, der Rosinen geladen hatte. Wir nahmen ein paar Säcke voll über.

Einen großen spanischen Dampfer, ganz mit Damenwäsche beladen, ließ ich laufen. Von diesem Tag an wird keiner von mir behaupten können, daß ich ein Weiberfeind sei.

An der spanischen Küste, da, wo sie eine ganz lange Bucht bildet, fuhren viele Dampfer außerhalb der Neutralitätszone, um Zeit zu sparen. Innerhalb der Drei-Seemeilen-Grenze durfte ich wegen der spanischen Neutralität nichts unternehmen. Für die Dampfer war es mühsam und zeitraubend, innerhalb dieser schmalen Drei-Seemeilen-Grenze zu bleiben und jede Bucht auszufahren.

„U 38" hatte sich ziemlich tief in die Bucht hineingelegt, um die Dampfer, die wir haben wollten, vom Lande abzuschneiden und nach außen zu jagen.

Wir lagen noch gar nicht lange, da erschien ein großer Dampfer, ein Engländer, soweit ich mich erinnere. Er war ohne Ladung, sein Rumpf ragte weit aus dem Wasser.

Als ich meinen Warnungsschuß abfeuerte, versuchte der Engländer, schräg an unserem Bug vorbei in die

neutrale Zone zu entweichen, drehte dann aber doch nach See zu und lief, was seine Maschine hergab. Dabei befeuerte er uns aus einem leichten Geschütz.

Das hätte er nicht tun sollen.

Wendlandt, unser Napoleon, wurde mächtig ärgerlich und feuerte, was das Zeug hielt.

Ein Treffer saß hoch an dem vorderen Mast. Die Mastspitze knallte herunter. Dieser Treffer machte auf den Engländer einen so großen Eindruck, daß er sofort stoppte und mit großer Geschwindigkeit seine Rettungsboote aussetzte.

Als wir herankamen, waren schon alle Boote zu Wasser und ruderten schnell auf die Küste zu.

Da in dieser Gegend massenhaft französische Bewacher postiert waren, mußte ich mich beeilen und gab dem Dampfer seinen Fangschuß mit dem Torpedo. Der Dampfer sank im Handumdrehen.

Schon wollten wir weiterfahren. Ich stehe auf dem Turm, das Glas vor den Augen, und beobachte die Stelle, wo der Dampfer untergegangen war, da sehe ich eine seltsame Gruppe.

Ein Mensch treibt im Wasser, an einen Balken geklammert, auf einem Brett daneben balanciert ein Hund, ein Pudel. Das Brett schaukelt in dem hohen Seegang, aber der Pudel steht tadellos, die See konnte ihn nicht abschütteln, so sehr sie sich auch bemühte.

Ich fuhr nahe heran. Welch ein Jammer. Der Mann, der den Balken umklammert hielt, war ein Greis von mindestens siebzig Jahren, ein Heizer der Kleidung nach.

Wir ziehen den alten Mann an Bord und holen uns auch den Pudel herauf. Dem Alten klapperten vor Kälte die Zähne im Mund, seine große Glatze war ganz blau angelaufen vor Frost. Ich nehme sofort Kurs auf die Rettungsboote und fuhr mit voller Kraft.

Unser mitleidiger Koch war an Deck gekommen und hatte dem Alten eine Flasche Schnaps gereicht, damit er sich durch einen Schluck erwärmen sollte. Der alte Mann aber hatte kaum die Schnapsflasche gesehen, als neues Leben in ihn kam, er griff mit beiden Händen nach der Whisky-Buttel, setzte an und trank, ohne abzusetzen.

„Halt — aufhören!" jammerte unser Smutje. „Mensch, hören Sie doch auf, das ist unsere letzte Pulle."

Der Greis trank vergnügt weiter, und er wäre an Alkoholvergiftung gestorben, wenn man ihm nicht die Flasche vom Munde gerissen hätte. Genau ein Drittel hatte er übriggelassen.

Wir fuhren an das erste Rettungsboot heran. Es war ziemlich belastet:

„Nehmen Sie den Mann über!"

Sie weigerten sich mit aller Energie. Ich befehle dem Rettungsboot, heranzukommen. Eine See wirft das Boot gegen „U 38", meine Männer springen hinzu. Es geht alles glatt. Wir befördern den Greis und den Pudel ins Boot und stoßen das Boot ab. Da schäumt eine neue See heran und wirft das Rettungsboot von neuem gegen „U 38". Das Rettungsboot hat Pech, es gerät unter unsere Minenabweiser und wird festgehalten, und die nächste See schlägt das Boot bis zum Rand voll Wasser.

Da brüllt unser Wachoffizier:

„Schnelltauchen! Torpedoboote!"

Alles stürzt unter Deck. Wir tauchen. Irgend jemand neben mir sagt:

„Das kommt von der verdammten Gutmütigkeit!"

Wirklich, es ist zu dumm. Weil ich einen Trunkenbold nicht versaufen lassen wollte, und weil mich ein herrenloser Pudel dauerte, müssen jetzt vielleicht dreißig Menschen ihr Leben lassen.

In den nächsten Tagen wurden mehrere französische Dampfer ohne Schwierigkeiten unsere Opfer. Herrlich für unsere Versenkungsliste, herrlich fürs Vaterland. Aber wir waren allmählich Landsknechte geworden, für uns lohnte es sich gar nicht, über Versenkungstonnen zu sprechen. Zu sprechen lohnt sich nur von dem wunderbaren Proviant, mit dem die französischen Dampfer versehen waren, Konserven mit Gemüsen, Pilzen und Fleisch. Ich träume heute noch manchmal von einer großen Kiste mit Konservendosen. In diesen Konservendosen schwamm Tintenfisch in Öl: „Calamare in sua tinta".

Keiner außer mir wollte die Tintenfische mit ihrem aparten Geschmack. Ich habe nach und nach die ganze Kiste allein vertilgt. Bis zum Schluß des Krieges habe ich, wenn ich mir etwas Besonderes gönnen wollte, „Calamare in sua tinta" gegessen.

Es begannen überhaupt wieder kulinarische Abenteuer für uns, wie auf unserer ersten Mittelmeerreise.

Unser Koch gewöhnte es sich wieder an, wenn wir

einen Dampfer versenken wollten, erst mal nachzusehen, weil es in der Kombüse roch, was es dort gab.

Auf einem französischen Dampfer war gerade das Mittagessen am Feuer, als wir ihn versenkten. Unser Koch machte das Essen fertig, und wir nahmen es über. Es war ein gewaltiger Bottich, in dem Kaninchen mit allerlei Gemüsen zusammengebrutzelt waren. Meine Leute wollten zuerst nichts von Kaninchenbraten wissen, dann aber, als der Koch ihnen auseinandersetzte, daß die Franzosen doch nichts Schlechtes essen würden, gingen sie an die Kaninchen heran, und sie waren wirklich ausgezeichnet.

Dann brach eine zunächst rätselhafte Krankheit auf „U 38" aus: die Cholera!

Unser Schiffsarzt war der Obermatrose Bollmann. Seine Tätigkeit beschränkte sich darauf, kleine Verletzungen zu verbinden, gelegentlich einen Löffel Rizinusöl zu verteilen und Aspirintabletten zu verabfolgen, wenn mal bei einem von uns die Kopfschmerzen zu stark wurden. Aber bei einer so schweren Krankheit, wie sie jetzt ausgebrochen war, mußte ich natürlich eingreifen.

Ich ließ mir das Krankheitsbild genau beschreiben und verordnete Opium. Bollmann nickte mir bekümmert zu:

„Herr Kapitänleutnant, das habe ich mir gedacht. Opium habe ich gestern abend schon ausgegeben. Die Flasche ist gleich leer."

Cholera, Cholera — ja. Da gab es nur eins:

„Wir müssen die Gesunden von den Kranken trennen, Bollmann!"

Bollmann wurde noch trauriger:

„Das geht nicht, weil alle krank sind, außer den Herren Offizieren."

Die Krankheit schien sich noch in den ersten Anfängen zu befinden. Hohes Fieber hatte Bollmann noch nirgend festgestellt, und auch die Arbeitsfähigkeit der Leute war nur insofern beeinträchtigt, als diejenigen, die von der Krankheit ergriffen waren, unheimlich oft ihren Posten verlassen und mit hoher Fahrt das Bordklosett aufsuchen mußten.

Ich durfte Bollmann doch nicht an meinen ärztlichen Kenntnissen irre werden lassen.

„Wir müssen das Übel an der Wurzel fassen", sagte ich, „rufen Sie mir mal sofort den Koch."

Als Bollmann dem Koch dienstlich den Auftrag gegeben hatte, sich bei mir zu melden, ahnte er Schlimmes und hatte sich auf alle Fälle eine blendend weiße, neue Schürze vorgebunden.

„Eitzen", sage ich, „ein großer Teil der Mannschaft liegt an ernsten Verdauungsstörungen. Ihnen kann ich es ja sagen, ich glaube, es ist die Cholera, zumindest ist es Dysenterie. Haben Sie verdorbene Konserven gegeben?"

„Unmöglich, Herr Kapitänleutnant, wenn der Deckel von den Konservenbüchsen gewölbt ist, schmeiße ich die Büchse gleich über Bord, ohne sie aufzumachen. Das kann überhaupt nicht von der Ernährung kommen, denn dann müßte ich ja auch krank sein, ich esse ja dasselbe wie die Mannschaft."

Ich mußte irgend etwas verschreiben, um mir das Vertrauen meiner Leute zu erhalten.

„Eitzen, heute mittag gibt es Hafergrütze."

Mittags kam die Hafergrütze. Auch wir Offiziere aßen sie. Um uns aber das Mahl zu versüßen, hatte Eitzen drei Flaschen und Weingläser hingestellt. Die Etiketts auf den Flaschen schienen aus einem Notizbuch herausgerissen zu sein. Ihr Text war mit Tinte geschrieben. Ich las:

„Madeira" — „Malaga" — „Sherry Brandy."

Das hatte Eitzen sicher selber gemacht. Ich entkorkte eine der Flaschen, die „Madeira"-Flasche. Die Farbe war dem Madeira zum Verwechseln ähnlich, und es schmeckte auch nicht übel. Ich ließ mir den Künstler kommen.

„Eitzen", sagte ich, „Sie sind wirklich ein Genie. Wie haben Sie denn den ‚Madeira' gemacht?" Er wurde rot wie ein junges Mädchen vor Glück und sagte:

„Herr Kapitänleutnant hatten doch von der vorigen Reise noch ein bißchen alten Genever an Bord. Das ist die Grundlage!"

„Und wie haben Sie den Südweingeschmack herausbekommen?"

„Mit Rosinen und Korinthen", sagt Eitzen. Und als er es sagt, blicken wir uns beide an, und plötzlich las der Koch in meinen Augen, was auch in seinen eben aufgeblitzt war.

„Natürlich, Herr Kapitänleutnant, die Rosinen, die Rosinen haben die Cholera verursacht. Die Leute haben mir die Rosinen weggefressen!"

Mir fiel ein Stein vom Herzen.

Eitzen schoß davon und kam wieder. Tatsächlich, ein Rosinensack war verschwunden. Die Mannschaft hatte alle Rosinen, die in dem Sack waren — vielleicht zwei Zentner —, aufgefressen. Erwachsene Seemänner sind, was Süßigkeiten angeht, wirklich wie Kinder. Manchmal steht ihnen das Maul furchtbar nach Süßigkeiten, und so hatten sich auch meine Männer mit ihrem Priemchen nicht zufrieden gegeben, sondern hatten im Vorbeigehen immer mal wieder eine Handvoll Rosinen genascht; und Priemchensaft und Rosinensaft zusammen hatten die „Cholera" verursacht.

„Die Rosinen über Bord!" befahl ich. „Und bis morgen mittag gibt es nur Hafergrütze!"

Das wirkte. Die geheimnisvolle Krankheit erlosch ebenso schnell, wie sie aufgetreten war. Wir lachten sehr viel über die Rosinenkrankheit.

Aber als wir von dieser Reise zurückkehrten in unseren alten Hafen, in die Bucht von Cattaro, da war uns das Lachen vergangen.

Die Rosinenkrankheit hatte keinem von uns geschadet. Aber wir hatten einen echten Kranken an Bord: Ingenieur Kögler. Er klagte über Kopfschmerzen und dauernde Übelkeiten und sah furchtbar heruntergekommen aus. Wir mußten ihn ins Lazarett bringen. Er hatte seinen Dienst wie immer versehen. Aber sein Verhalten war sehr merkwürdig und manchmal unheimlich.

Ich habe davon erzählt, wie Kögler auf unserer ersten Reise mit „U 38" bei dem Wassereinbruch auf vierzig

Meter Tiefe inmitten des sprudelnden Chaos gestanden hat, die Hand in der Pose eines Denkers an die Schläfen gelegt. So traf ich ihn jetzt öfter. Er stand neben den Schalttafeln, hatte die Hand an die Stirn gelegt und starrte ins Leere. Wenn man ihn ansprach, schrak er zusammen. Manchmal zitterte er heftig. Er war mit seinen Nerven am Ende. In manchen Nächten wurde er von Fieber geschüttelt. —

Es hat im Krieg „Drückeberger" gegeben, gewiß. Auch den guten Kögler hielt unser Marinearzt in Pola zunächst für einen. Er wollte wirklich behaupten, daß Ingenieur Kögler, der so lange mit uns gefahren war, sich drücken wollte. Der Arzt ließ mich kommen, sagte es mit bedenklichem Gesicht. Ich hatte fast einen Zusammenstoß mit dem Arzt, mit dem ich besonders befreundet war. Es dauerte lange, bis ihm klar wurde, daß Kögler wirklich schwer krank war.

Kögler kam ins Lazarett und wurde vom Lazarett aus in die Heimat transportiert. In der Heimat brachte man ihn in eine Irrenanstalt. Hier verfiel er rasch, er starb nach drei Monaten. Seine letzten Nächte müssen furchtbar gewesen sein. Er schrie und phantasierte von Dingen, die sich die Irrenwärter nicht erklären konnten. Er gab Befehle, hantierte an einer unsichtbaren Schalttafel herum, hörte Wasserbomben über sich explodieren, duckte sich bei geheimnisvollen Detonationen und starb schließlich mit einem schrillen Schrei.

Er war der erste von uns, der den Heldentod gestorben war, denn auch dies war ein Heldentod.

Noch einmal kämpfend durch die feindlichen Linien

Die Erfolge der U-Boote begannen nachzulassen. Die Entente, namentlich die Engländer, hatten gelernt, den U-Booten auszuweichen und sie so erfolgreich zu bekämpfen, daß jeder U-Boot-Kommandant die größte Vorsicht und Aufmerksamkeit walten lassen mußte, wenn er nicht mit seinen Leuten das nasse Grab finden wollte.

Wenn ein U-Boot in dieser Zeit auf einer Unternehmung zwanzigtausend Tonnen versenkte, dann war das schon eine große Leistung. Es war einfach so, daß die Kriegstechnik der anderen das technische Wunder des U-Bootes erreicht, wenn nicht gar überflügelt hatte.

Hin und wieder gab es einen neuen U-Boot-Kommandanten, der wie ein funkelnder Komet am Meereshimmel erschien und eine glänzende Bahn zog. Leider waren es nur vorübergehende Erfolge. Von den meisten hieß es bald: er ist von seiner letzten Reise nicht mehr zurückgekehrt, das Boot ist überfällig. Dabei blieb es dann, das Boot war überfällig und kam nicht wieder.

Um mich veränderte sich langsam alles. Der fortschreitende Krieg riß uns auseinander. Es war ja so, daß jeder einzelne Mann aus meiner geübten und eingefahrenen Mannschaft beinahe mehr wert war als eine

ganze neuausgebildete U-Boot-Besatzung. Man nahm mir einen nach dem anderen von meinen alten Kameraden, um sie auf neue U-Boote zu stellen, damit die neuen Mannschaften ein Rückgrat hatten. Auch meine Offiziere verließen mich.

Zuerst ging Wendlandt, unser Napoleon. Er übernahm ein neu in Dienst gestelltes U-Boot als Kommandant. Ich versuchte ihn zurückzuhalten, ich wollte ihn gern bei mir behalten, aber schließlich mußte ich alle Versuche aufgeben, ich konnte und wollte mich nicht seinem Aufstieg entgegenstellen. Wendlandt als Kommandant überragte zunächst auch die funkelnden neuen Sterne. Er machte mit seinem neuen Boot mehrere glanzvolle Fahrten, diese Reisen machten seinen Namen bekannt und gefürchtet. Dann war er überfällig.

Es hieß, die Franzosen hätten ihn geschnappt. So war es auch. Ich war froh, daß er wenigstens noch lebte.

Wendlandt war äußerst schneidig in einen kleinen griechischen Hafen eingedrungen und hatte dort einen französischen Kreuzer torpediert. Es lagen in diesem Hafen aber gleichzeitig mehrere Torpedoboote. Sie verfolgten Wendlandts Boot und belegten seinen Weg mit Wasserbomben. Wendlandt entkam dennoch. Als er einigermaßen Ruhe hatte, besah er sich von weitem durch das Sehrohr den Kreuzer, den er torpediert hatte und der jetzt mit leichter Schlagseite im Hafen lag. Da bekam Wendlandt Sorge, daß der Kreuzer nicht genug bekommen hätte und nicht sinken würde. Es war typisch für Wendlandts Schneid, daß er noch einmal und trotz

der starken Bewachung an den Kreuzer heranging und einen zweiten Torpedo feuerte. Dieser Torpedo gab zwar dem Kreuzer den Rest, aber auch meinem Wendlandt.

Die Blasenlaufbahn des zweiten Torpedos hatte Wendlandts Boot verraten. Die Torpedoboote warfen ihm so viel Wasserbomben hinunter, daß sein Boot leck sprang. Um nicht schmählich abzusaufen, mußte er auftauchen. Wendlandt gab sich aber noch nicht verloren.

Als er auftauchte, eröffnete er ein scharfes Artilleriefeuer auf die Torpedoboote. Der Kampf war kurz. Wendlandts U-Boot wurde kurz und klein geschossen und sank. Als man die Besatzung des U-Bootes aus dem Wasser zog, war Wendlandt schwer verwundet. Er und seine Männer kamen in französische Gefangenschaft.

Auch Oberleutnant Heller, der seit der Indienststellung von „U 38" an Bord gewesen war, verließ mich und wurde ebenfalls Kommandant eines U-Bootes.

Er hatte sich das Schwarze Meer als Operationsbasis ausgesucht. Er starb mit seiner Mannschaft den Heldentod. Eine russische Mine zerriß sein Boot. Der Tod dieses vornehmen Mannes schmerzte mich tief. Heller war schon seinem Aussehen nach ein typischer deutscher Marineoffizier, hellblond und beinahe überschlank. Mit mir und Wendlandt hatte ihn eine aufrichtige Freundschaft verbunden. Obgleich Heller im Dienstalter älter als Wendlandt war, hielt er sich mit bescheidener Würde zurück, wenn ich Wendlandt kommen ließ, um mit ihm meine Pläne zu schmieden. Heller hatte die Überlegenheit Wendlandts in allen praktischen Dingen und besonders

in den Dingen des Handelskrieges neidlos anerkannt. Hellers Qualitäten, das wußte er selbst, lagen auf anderem Gebiet, er war ein besonders kluger und ruhiger Offizier. Er hatte nie, auch in den schwersten Augenblicken, die Nerven verloren, seine Kaltblütigkeit und Unerschrockenheit war für die Mannschaft ein leuchtendes Beispiel. Ich selber hatte ihn zum Kommandanten vorgeschlagen. Daß er einer Mine zum Opfer fallen konnte, lag außerhalb aller Berechnungen. Es war sicher nicht seine Schuld, es war Schicksal.

Die Meldung von Hellers Tod blieb nicht die einzige Hiobsbotschaft. Ich gewöhnte es mir langsam an, mich nicht nach den Schicksalen meiner Leute zu erkundigen. Ich wagte nicht mehr, nach dem einzelnen zu fragen. Bald hieß es: dieser ist mit einem U-Boot in Flandern geblieben, jener aber ist oben in der Nordsee verschollen.

Auch der Name meiner Familie ist mit den Kämpfen in Flandern verknüpft. Mein Bruder Otto und mein Vetter Hans Valentiner sind auf U-Booten gefallen, die an der flandrischen Küste kämpften. Mein Bruder war vierzehn Jahre jünger als ich. Er starb den Heldentod als ganz junger Wachoffizier; er blieb auf seiner dritten U-Boot-Reise.

Hans, mein Vetter, dagegen war bereits ein alter U-Boot-Fahrer, ein berühmter Kommandant. Seine Reisen waren eine ununterbrochene Folge von unerhörten Abenteuern, von Wagemut und Heldentum. Er fiel im Frühjahr 1918, als er zum Pour le mérite eingereicht war.

*

„U 38" machte noch einige Reisen ins Mittelmeer. Alle diese Reisen waren erfolgreich.

Auf einer dieser Unternehmungen gelang uns, was vorher noch keinem U-Boot gelungen war: über Wasser kämpfend die feindliche Linie zu durchbrechen.

Ich hatte damals als Ersatz für Wendlandt einen jungen, frischen Offizier bekommen: Oberleutnant zur See Rieß. Rieß machte seine erste U-Boot-Fahrt. Ich hatte meine besonderen Pläne mit ihm. Rieß war ausgebildeter Artillerist. Er brachte auf unser Boot die neuesten artilleristischen Erfahrungen mit und brannte darauf, alles, was er auf dem Artillerie-Schulschiff vor schwimmenden Schießscheiben gelernt hatte, in die Wirklichkeit zu übersetzen.

Wir näherten uns der Otrantostraße. Die Bewachung war zahlreicher und stärker als je. In der Otrantostraße wehte ein sanfter Mittelmeerwind, und der Himmel war klar und blau. Die erste Linie der Bewachungsdampfer begann bei der albanischen Küste, bei der Stadt Valona, und reichte bis zur Mitte der Otrantostraße.

Ich drückte mich mit „U 38" an die italienische Küste heran und versuchte, in einem großen Bogen um das letzte der Bewachungsschiffe herumzufahren. Das Manöver gelang. Ich sah die Bewachungslinie schon von hinten, da kam voraus eine zweite Linie in Sicht. Sie erstreckte sich, von Italien beginnend, gleichfalls bis etwa zur Mitte der Straße.

Wir fuhren aufgetaucht. Es war mir klar, daß ich über Wasser nicht durchkommen konnte, ohne von den

Booten, die den inneren Flügel dieser beiden Linien bildeten, gesehen zu werden.

Ich ließ mir Rieß kommen und sagte ihm, daß ich nicht tauchen wolle, sondern den Versuch wagen würde, mich mit Hilfe seiner artilleristischen Kenntnisse durchzuschlagen.

„Das ist ja großartig!" antwortete er mir und gab an unser 10,5-cm-Geschütz, das vorne stand, die nötigen Anweisungen.

Es wurden viele Büchsen mit Munition bereitgestellt. Ich hielt mit „U 38" den Kurs direkt auf den inneren Bewachungsdampfer der zweiten Linie, derjenigen, die von der italienischen Küste ausging.

Wir waren auf etwa achttausend Meter herangekommen, da sichteten uns die Dampfer. Es kam Leben in die Linie. Sie drehten auf uns zu und näherten sich mit hoher Geschwindigkeit. Dabei behielten sie die Linienformation tadellos bei. Ich zählte siebzehn Dampfer, glaube aber, daß es noch mehr waren.

„Sie müssen jetzt das Feuer eröffnen", sagte ich zu Rieß und ließ stoppen.

Rieß begann: er schoß erst langsam und beobachtete jeden Schuß genau wie auf dem Übungsplatz. Die ersten Schüsse lagen zu kurz, dann kam ein Weitschuß. Nach diesem Schuß war er eingeschossen. Er befahl jetzt „Schnellfeuer" und nützte dabei die Geschwindigkeit unserer Schnelladekanone sehr gut aus.

Mehrere Granaten lagen gleichzeitig fliegend in der Luft. Dann machte er eine kurze Pause und beobachtete

die Aufschläge, korrigierte die Entfernung entsprechend dem Näherkommen des Gegners und befahl wieder „Schnellfeuer!"

Die ganze feindliche Linie, alle siebzehn Schiffe, eröffneten jetzt ein wildes Feuer auf uns. Rieß ließ sich absolut nicht beeinflussen. Die Schüsse der Gegner lagen schlecht, und es war kein System in dem feindlichen Feuer. Ich hatte den Eindruck, daß die einzelnen Schiffe nicht wußten, welches ihre Aufschläge waren, und daß sie darum ihre Entfernungen nach irgendwelchen Aufschlägen verbesserten, die sie sahen, daß sie ihr Feuer also gefühlsmäßig und falsch leiteten. Unser Schießen dagegen lag brillant, das Flügelziel war andauernd von unseren Aufschlägen eingedeckt, die Entfernung verringerte sich jetzt nicht mehr, der Gegner hatte auch gestoppt. Dann sah ich, wie das Flügelschiff abdrehte. War es lahm geschossen? Rieß nahm sofort den zweiten Bewacher genau so unter Feuer wie den ersten. Es dauerte nur ein paar Minuten, dann hatte er auch den zweiten kleingekriegt. Auch der drehte um. Dann folgte der dritte, und schließlich brach die ganze Linie zusammen. Die Schiffe drehten um und jagten in hoher Fahrt auf die italienische Küste zu.

Der Erfolg ließ Rieß erstrahlen, er zappelte vor Vergnügen und kommandierte seine Kanone wie der junge Mars persönlich.

Ich nahm wieder Fahrt auf und blickte dabei nach hinten. In der Tat, es war hohe Zeit gewesen, daß der Gegner kehrtgemacht hatte. Die hinter uns liegende

Bewachungslinie war uns nachgefahren und eröffnete jetzt ihrerseits das Feuer.

Beide Bewachungslinien waren so weit auseinander, daß sie sich gegenseitig nicht sehen konnten. „U 38" stand fast genau in der Mitte zwischen den beiden Linien. Als die rückwärtige Linie sah, daß wir uns jetzt mit der vorderen Linie beschäftigten, drehte sie gleichfalls auf „U 38" zu und eröffnete Feuer auf uns. Wir erhielten jetzt Feuer von beiden Seiten, von rückwärts und von vorn. Rings um uns klatschte die See hoch auf, die Granaten trieben hohe Fontänen aus dem Wasser. Aber wir hatten Glück, der Gegner schoß sauschlecht. Die Schüsse gingen hoch über „U 38" hinweg. Anscheinend hielt die Linie vor uns die Aufschläge der anderen Linie für ihre eigenen Aufschläge und umgekehrt. Es war ein wüstes Tohuwabohu. Uns aber geschah nichts weiter, als daß uns die Wassersäulen, die überall in der See entstanden, belustigten. Wir kamen gar nicht auf den Gedanken, daß wir auch getroffen werden konnten.

Ich ließ jetzt „U 38" höchste Fahrt laufen, die hintere Linie der Bewacher konnte uns nicht mehr folgen, sie blieb langsam zurück. Die vordere Linie kam allmählich quer ab und entfernte sich dann ebenfalls nach Italien zu.

Wir waren durch.

Was vor uns noch kein U-Boot gewagt hatte, war mir mit Hilfe eines jungen Offiziers geglückt, der eben seine Feuertaufe erhalten hatte.

*

Die Otrantostraße machte mir noch einmal große Sorgen.

Ich hatte in der Abenddämmerung die Bucht von Cattaro verlassen, um mich ins Mittelmeer zu begeben.

Vom Liegeplatz der österreichischen Torpedobootsflottille hatte sich eine Rotte von Booten gelöst, die uns die ersten fünfzehn bis zwanzig Meilen das Geleit geben wollte. Die Boote liefen mit hoher Fahrt aus, um uns außerhalb der Bucht zu erwarten.

Bim — bim — bim — bim! Vier Glas — 6 Uhr.

„Klar zum Manöver!"

Die Befehle zum Auslaufen werden ruhig gegeben, fast leise. Langsam schlagen die Schrauben an.

Wir verließen die Bucht nach den Torpedobooten, ließen fast schemenhaft „U 38" seine Bahn ziehen. Die Abendsonne vergoldete unseren Kommandoturm.

„Front nach Steuerbord, lang-kurz mit der Batteriepfeife!"

Und in Antwort darauf: ein langes, letztes Winken und Grüßen von den Zurückbleibenden.

So eine Ausfahrt hatten wir jetzt schon so oft gemacht, und meist war alles gut gegangen.

Auch heute schien alles gut zu gehen. Die Leute standen in aufgelösten Gruppen an Deck, es werden Witze gerissen, es wurde gelacht. Die Stimmung war gut. Da ist die letzte Klippe der Ausfahrt, die Punta d'Ostro. Wie oft sind wir hier vorübergefahren.

Wir haben die österreichischen Torpedoboote, die uns

das Geleit geben, jetzt unmittelbar vor uns. Wir folgen ihnen mit südöstlichem Kurs.

„Oberdeck räumen, Decksluken schließen! Auf Tauchstation!"

„Die Stationen sind besetzt!"

„Tauchklappen öffnen, Meldung an die Zentrale."

In der Zentrale flammen die Kontroll-Lampen auf. Die Meldung geht auf den Turm weiter.

„Wegtreten! Abendbrot empfangen!"

Ich überlasse die Führung dem Steuermann Schretzmayer als Wachthabendem und klettere langsam nach unten in den Bugraum, wo wir Offiziere essen. In unserem Salon liegen, mit einer Persenning zugedeckt, ein paar Gefechtstorpedos, und daneben steht ein Tisch. Das ist die Ausstattung.

Nach dem Essen noch für ein halbes Stündchen an Deck: der Abend ist schön und ruhig, die Dämmerung ist tiefer geworden, und wir sehen vor uns nur die kleinen Hecklichter der Torpedoboote.

So, jetzt sind wir weit genug draußen. Wir wollen die Torpedoboote entlassen.

„Lassen Sie mit Klapplaternen Morsespruch an die Torpedoboote geben: Dankend entlassen!"

Die Torpedoboote ziehen in einem weit ausholenden Bogen nach Norden ab. Wir sehen ihr Kielwasser phosphoreszieren, es quirlt, schäumt und leuchtet.

Jetzt sind wir allein in der Otrantostraße.

„Wurmbach, acht Uhr zwanzig gehen wir auf Kurs Süden, Halbost, und halten ihn vorerst durch. Ich lege

mich noch zwei Stunden. Wecken Sie mich, bitte, um zehn Uhr."

Im Boot ist tiefe Ruhe. Die Dieselmotoren arbeiten gleichmäßig, die freien Wachen schlafen. Irgendwo in einer Koje stöhnt einer im Schlaf. Es ist das wohlige Stöhnen, das man von der schlafenden Jugend manchmal hört.

Ich sehe von meinem Bett aus auf den kleinen heruntergeklappten Tisch. Die Lampe brennt. Auf dem Tisch liegt das Logbuch. Wir haben eine neue Lage weißes Papier in den alten abgegriffenen Einbanddeckel gezogen. Was werden wir noch alles eintragen müssen? In der alten Schwarte steht doch schon allerhand drin: Nordsee — Atlantik — Mittelmeer — Schwarzes Meer — wieder Mittelmeer.

Ich schlafe ein.

„Herr Kapitänleutnant, zehn Uhr!" Der Wachoffizier läßt melden: „Ruhiges Wetter!"

Ich rappele mich aus der Falle hoch. Eitzen hat mir eine Tasse Kaffee hingestellt. Den Wollschal um und das dicke Jackett an, schon bin ich oben.

Um zehn Uhr dreißig zieht verschärfter Ausguck auf, auf jeder Seite zwei Mann, nach achtern einer.

Es scheint wirklich eine ruhige Nacht zu sein. Das Licht im Kommandoturm ist nach oben abgeblendet.

Mit „Alle Fahrt" macht das Boot vierzehn Seemeilen. Wenn es hell wird, müssen wir schon aus der Otrantostraße heraus sein.

Langsam ziehen die Stunden dahin.

„Steuerbord dreißig Grad ein Fahrzeug."

„Backbord zehn."

Die Männer im ersten Ausguck haben die scharfen Zeißgläser vor den Augen. Richtig, im Abdrehen erscheint rechts achteraus ein Zerstörer.

„Der Kerl schläft aber fein! Kurs recht so! Frage: Uhrzeit?"

„Ein Uhr fünfzig."

„Es ist also ein patrouillierender Italiener. Wir sind auf der Höhe von Brindisi."

Vorbei — vorbei.

Es war ein großes Fahrzeug, es liegt hinter uns, aber wir sind nicht sorglos. Mit dem ersten Fahrzeug, das wir gesehen haben, ist in uns die Spannung aufgestanden.

Werden wir ruhig durchkommen? Wir drehen auf alten Kurs. Wir müssen durch und dürfen keine Minute verschenken.

Auf unserem alten Kurs sehen wir Backbord dreihundert Grad ein Licht.

„Das ist der zweite Zerstörer der Nordbewachungslinie auf Westkurs."

Ich sage nach der Maschine hinunter: „Es muß unbedingt rauchlos gefahren werden."

„Frage: Uhrzeit?"

„Drei Uhr fünfzehn!"

Ich gehe nach unten in die Zentrale, an die Karte.

Wir sind augenblicklich zwischen den Linien, es kann noch allerlei auf uns warten.

Unten im Boot ist weiter tiefer Friede. Der Zentralheizer sitzt im Luk zum Maschinenraum und liest in einem zerfaserten Schmöker.

Oben ist es leicht diesig geworden, nichts zu sehen. Wenn wir nichts sehen, sieht uns auch der Gegner nicht.

Noch immer liegen etwa zwanzig Seemeilen vor uns.

„Scheinwerfer Backbord, achteraus!"

Was ist denn da los? Leuchtkugeln und Raketen!

Der Vorhang des Schweigens wird schrill zerrissen. Schüsse blitzen auf. Dann rollt ein ferner Donner. Schwere Detonation! Scheinwerfer wischen unruhig über den Himmel. Der Magnesiumschein von Leuchtkugeln steht zitternd im verwaschenen Gewölk. Erkennungssignale schießen auf und verschwinden.

Wieder ist tiefes Schweigen und Dunkelheit.

Wen haben die denn da hinten am Wickel?

Der Morgen kommt auf, diesig und kalt und drohend. Um uns stehen Nebelwände. Man sieht keine tausend Meter weit.

„Rechts voraus ein Licht!"

„Steuerbord zehn!"

Zwei — drei — vier Lichter.

„Hart Steuerbord!"

Jetzt wissen wir, welche Drohung in der Nebelwand stand: Bewachungslinie voraus. Die Kerle müssen uns gehört haben.

Ich drücke die Alarmtaste, die Glocken rasseln wild durchs Boot:

„Alarm! Tauchen!"

In Sekundenschnelle ist der Turm geräumt und das Turmluk geschlossen.

„Schotten dicht! Auf fünfzig Meter!"

„U 38" ist doch schon alt geworden. Das brave Boot nimmt nur langsam Vorlastigkeit an, es sind schon beinahe zwei Minuten vergangen, und wir hängen immer noch auf sieben Meter.

Endlich kommt Leben in das Manometer.

Acht Meter — neun Meter — zehn Meter!

Auf einmal sitzen wir still.

„Mehr Untertrieb ins Boot!"

Die Tiefensteuerleitung gibt ihre Befehle ganz klar. Ich höre alles sehr deutlich.

Warum geht es denn nicht weiter?

Auf einmal gibt es einen scharfen Knall, eine Detonation. Der Knall ist so stark, daß ich unwillkürlich in die Knie sinke. Wasserbomben!

Die Fäden in den Glühbirnen glimmen nur noch rot, jetzt sind sie ganz verloschen — rings um uns schwarze Finsternis.

„Notbeleuchtung anstellen. Was liegt an?"

„West dreiviertel Nord!"

„Recht so!"

„Boot steuert nicht mehr!" kommt ganz ruhig die Meldung des Rudergängers.

Für Sekunden breitet sich tiefes Schweigen im Boot aus.

Auf einmal hören wir, wie es rings um uns an den

Bordwänden scharrt und kratzt, wie es stößt und wieder scharrt. Drahtseile reiben sich an Stahl.

Kein Zweifel: wir sind im Netz!

Das Boot fällt stark achterlastig dreißig Grad. Eine feine Schweinerei!

Ob sie uns dieses Mal endgültig am Kragen haben?

Auf einmal brennen alle Lampen wieder.

Gott sei Dank, die Maschinen und Batterie sind in Ordnung. Da läßt ein neuer Schlag das Boot erzittern, das Licht flackert wieder.

Wieder eine Wasserbombe.

Woher wissen die oben in der Dunkelheit, wo wir liegen?

Donnerwetter, jetzt weiß ich es.

Die U-Boot-Netze sind so beschaffen, daß nicht nur Sprengkörper eingeflochten sind, sondern auch Leuchtkörper. Diese Leuchtkörper enthalten Chlorkalzium. Fährt ein U-Boot in das Netz, so reißt sich von den Leuchtkörpern ein lose aufgelöteter Blechdeckel los. Das Seewasser dringt in den Leuchtkörper ein. In Verbindung mit dem Seewasser entwickelt das Chlorkalzium ein Gas, das sich von selbst entzündet und stark leuchtet, so daß auf der Meeresoberfläche helle Flammen erscheinen. Die Flamme zeigt an, daß sich ein U-Boot im Netz gefangen hat. Die Bewacher eilen herbei und werfen ihre Wasserbomben ab.

Die Propeller sind gottlob noch klar, unsere Maschinen laufen tadellos. Wenn nur die verdammte Lastigkeit nicht wäre.

„Alle Mann voraus!"

Noch immer zeigt mein Turmmanometer auf zehn Meter. Da muß ja eigentlich der Bug des Bootes aus dem Wasser ragen.

Sechsunddreißig Mann sind meine lebenden Trimmgewichte.

Langsam neigt sich die Wasserwaage — Boot kommt —! Wir schaffen es! Zwanzig Grad — zehn Grad!

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!"

Da ist wieder das verfluchte Kratzen und Knirschen und Stoßen der Netztrossen. Es kommt auf eine Kraftprobe an. Wir müssen sehen, daß wir das Netz zerreißen, sonst sind wir verloren.

Da, das Tiefenmanometer steigt!

Hört ihr das Knirschen noch, das Scheuern, Schaben, Stoßen?

Das Manometer steigt: fünfzehn Meter — zwanzig Meter — dreißig Meter.

Meine Leute liegen an den Bordwänden und horchen, die Ohren an den kalten Stahl gepreßt.

Von überallher kommt die Meldung: Wir hören nichts mehr!

Sind wir durch?

Fünfzig Meter! Das Boot sinkt weiter, hat zu viel Untertrieb. Die Lenzpumpe schlägt wahnsinnig. Sie pumpt gegen sechs Atmosphären Wasser aus dem Regler.

Sechzig Meter — fünfundsechzig Meter!

Das Boot ist nur für fünfzig Meter Drucktiefe gebaut. Werden die Nieten herausknallen?

„Boot steht!" meldet die Zentrale.

„Na, dat wart auch bei lütten Tid", sagt mein durstiger Ostpreuße hinter mir.

Ob wir an der Oberfläche wirklich einen brennenden Flammenstreifen hinter uns herziehen? Hier unten können wir nicht liegen bleiben.

Wir müssen das Äußerste wagen: auftauchen und unsere Lage so teuer wie möglich verkaufen.

„Auftauchen! Preßluft auf alle Tanks!"

Wie eine Ente schoß das Boot aus fünfundsechzig Meter Tiefe an die Oberfläche. Ich stehe bereit und reiße das Kommandoluk auf. Zischend pfeift der innere Luftdruck nach außen.

Rascher Rundblick.

Die Bewachungslinie stand vor uns, keine tausend Meter ab. Wir liegen Valona gegenüber. Vom Land her leuchten große Scheinwerfer, vor uns blitzt Feuerschein auf. Rings um mich ist Leben, und überall scheint Kampf zu sein. Nur in Richtung auf Italien ist freies Feld.

Haben mich die Bewachungsfahrzeuge gesehen? Wenn sie mich gesehen haben, sind sie nicht zur Besinnung gekommen. Ich war schon wieder untergetaucht und lief mit hoher Fahrt dreißig Minuten nach Westen auf die italienische Küste zu.

Nach dreißig Minuten tauchte ich auf.

Es war alles gut gegangen.

Das brave „U 38" hat sich mit eigener Kraft durch das Netz gearbeitet. Flammen, Sprengkörper, Wasserbomben, alles lag weit hinter mir.

Zwei Bewacher waren in Sicht. Sie hatten Kurs auf Valona und entfernten sich schnell.

Bei Valona scheint große Aufregung zu sein.

Ich konnte selbst keinen Kanonendonner hören, die Entfernung war zu groß. Ich sah aber ganze Reihen von Blitzen durch die Dämmerung zucken. Das mußte Geschützfeuer sein. Dort drüben tobte ein furchtbarer Kampf.

Hatten die Österreicher angegriffen?

Einen Tag später hatte ich Gewißheit.

Kapitän Horthy hatte mich gerettet.

Horthy war der Führer der leichten österreichischen Streitkräfte. Er war der Kommandant des Kleinen Kreuzers „Novarra", befehligte außerdem noch zwei Kleine Kreuzer und sämtliche Torpedoboote.

In der Nacht hatten Horthys Torpedoboote einen Vorstoß gemacht. Dieser Vorstoß hatte uns das Leben gerettet. Die Bewachungsfahrzeuge waren hinter uns hergewesen; sie hätten mit „U 38", das ein paar Minuten hilflos im Netz zappelte, Schluß gemacht, wenn die Torpedoboote nicht so furchtbar unter den Bewachern aufgeräumt hätten.

Horthy war nicht nur der Held dieses Tages. Einige Wochen später holte er zu einem neuen Schlage aus. Es gelang ihm, mit seiner kleinen Macht die gesamte Otrantobewachung einzukreisen. In einer grandiosen

Schlacht vernichtete er dreißig Bewachungsdampfer, drei Transportdampfer und einen Kreuzer.

Er selbst brachte seine Torpedoboote und seine drei Kreuzer ohne Verluste in die Bucht von Cattaro zurück. Nur sein Flaggschiff, die „Novarra", war lahmgeschossen. Horthy selbst war verwundet. Ich besuchte den verwundeten Horthy kurz nach seinem glorreichen Sieg an Bord seines Flaggschiffs. Von mir und meiner Mannschaft übergab ich ihm einen großen Blumenstrauß.

Hätte der Sieger der Otrantoschlacht nicht auch in jener Nacht gewacht, wo wir im Netz lagen, „U 38" wäre [illegible]t nicht heil durch das Verderben gekommen. Horthy lag in einem Lehnstuhl an Deck und hatte gerade seine Wunden behandelt. Als ich ihn so liegen sah, verwundet, aber das glückliche Leuchten des Siegers in den Augen, kam er mir wie ein richtiger Seeheld vor.

Einige Monate später war der Deutsche Kaiser in Pola, um auch diesen Kriegsschauplatz kennenzulernen. Man sagt, daß der Kaiser es durchgesetzt hat, daß Horthy zum Admiral befördert wurde, daß er den Riesensprung vom Kommandanten eines Kleinen Kreuzers zum Flottenchef machen durfte. Achtzehn österreichische Admirale mußten seinetwegen gehen. Er hatte sie überflügelt. Er hat neues Leben in die österreichische Flotte gebracht. Leider trug sich seine Wirksamkeit nicht mehr aus, weil der Waffenstillstand beschlossen wurde.

Horthy war Ungar. Die Ungarn waren begeistert von diesem Mann. Sie machten ihn zu ihrem Reichsverweser. Er ist es noch heute.

Die Marine schlägt die Skagerrakschlacht

Der Krieg ging und ging nicht zu Ende. Ich hatte mir vorgenommen, meine Hochzeit nach dem Kriege zu feiern. Ich mußte diesen Vorsatz aufgeben und fuhr nach Koblenz, um doch noch während des Krieges vor den Traualtar zu treten. Meine Eltern waren aus Sonderburg herübergekommen. Mein Vater traute uns und hielt eine ergreifende Rede auf das Schicksal meiner U-Boot-Kameraden. Ich hatte ja meine Braut zusammen mit Otto Weddigen kennengelernt.

Nach vierzehn Tagen hatte der Krieg mich wieder. Ich fuhr nach Österreich zurück, und meine Gedanken waren bei dem, was ich in der Heimat gesehen und gehört hatte. Ganz Deutschland war damals erfüllt von unserem großen Sieg im Skagerrak. Die deutsche Flotte, unter Führung des Admirals Scheer, war ausgefahren, die englische Flotte hatte sich ihr gestellt, die Engländer waren doppelt so stark wie die Deutschen, und als die Gegner schieden, hatten die Engländer doppelt so viel Verluste wie die Deutschen.

Deutschland durfte sich also mit Recht Sieger dieser Schlacht nennen.

In Deutschland hallte die Kunde von dem Sieg durch alle Gassen. Ich war über diesen Sieg ebenso stolz wie alle Deutschen, aber mein Herz wollte nicht froh werden, wenn ich an die deutsche Flotte dachte. Die deutsche Flotte war nicht das, was sich die Deutschen gemeinhin darunter vorstellten. Viele Deutsche hatten höchst unklare Vorstellungen von der Beschaffenheit unserer Flotte.

Im Gegensatz zur Armee wurde damals auch nicht gern gehört, wenn man an Deutschland zur See Kritik übte. Es wird heute noch nicht gern gehört. Ich bin ein „Frontschwein". Man lasse mich so reden, wie ich will. Ich will es drastisch sagen: Wenn man im Kriege jemanden fragte: „Warum fährt denn die Flotte nicht raus?", so antwortete er: „Hipp Hipp Hurra!" Fragte man weiter, dann hieß es: „Die Flotte muß für den Frieden aufgespart werden." Aber das war nicht die Wahrheit. Die Wahrheit lag tiefer. Die Wahrheit ist schmerzlicher.

Ich schreibe dieses Buch nicht für Marinefachleute, aber ich bitte jeden, der dieses Buch liest, die jetzt folgenden Seiten nicht zu überschlagen. Ich möchte gern, daß in Deutschland auch heute, nachdem wir keine Flotte mehr haben, noch über die Flotte gesprochen wird. Nur durch Freimut und Offenheit können wir erforschen, wie alles wirklich gewesen ist. Nur durch eine offene Kritik kann der Laie erkennen, daß Deutschland wirklich eine Flotte braucht.

Ich habe nie mit am grünen Tisch gesessen, ich kann mir darum über viele Beschlüsse der Admiralität kein

Urteil erlauben. Ich kann nur von dem sprechen, was ich gesehen habe. Von dem, was ich gesehen habe, habe ich vieles als falsch empfunden.

Kapitänleutnant Fürbringer hat in seinen prachtvollen U-Boot-Memoiren „Alarm, Tauchen!" — die unseren Flandern-U-Booten das verdiente Denkmal setzen — den schönen Satz geprägt: „Die Flandern-U-Boote bildeten den rechten Flügel der Armee." Herr Generaloberst von Einem hat in einem Aufsatz in der „Berliner Illustrirten Zeitung" (7. 1. 1934) diesen Satz in die Forderung erweitert: „Die Flotte mußte der rechte Flügel der Armee sein."

Ließ sich diese Forderung mit unserer Flotte, so wie sie war, erfüllen?

Nein!

Unsere Flotte konnte nicht der rechte Flügel der Armee sein — was allerdings wunderbar gewesen wäre —, weil sie (nach meiner Meinung) nach einem falschen Prinzip gebaut war. Die deutsche Flotte war zu langsam. Sie war allerdings, das hat die Skagerrakschlacht bewiesen — befand sie sich einmal in der Schlacht — unbesiegbar. Aber die wichtige Frage, ob es zu einer Schlacht kommen würde oder nicht, diese Frage konnte nicht von der deutschen Flotte entschieden werden. Sie war davon abhängig, ob der Gegner eine Schlacht annehmen wollte oder nicht. Die englische Flotte war schneller als die deutsche. Sie war auch keine ideale Flotte, aber sie war der deutschen darin überlegen, daß sie nach dem Geschwindigkeitsprinzip gebaut war.

Sie war schneller als die deutsche Flotte. Es hat im Willen der Engländer gelegen, ob es zu der Skagerrakschlacht kommen sollte. Die Engländer brauchten von den Deutschen nicht die Schlacht anzunehmen. Sie hätten davonlaufen können.

Man wird mir einwenden: die Engländer hätten sich doch blamiert, wenn sie die Schlacht nicht angenommen hätten. Gut, sie hätten sich blamiert, gewiß, aber was wäre das schon gewesen. Wir haben die Skagerrakschlacht gewonnen, aber hat dieser Sieg auf den Ausgang des Krieges irgendeinen Einfluß gehabt? Wir waren durch unseren Sieg moralisch im Vorteil, aber dieser moralische Sieg hat sich für uns nicht auswerten lassen. Es ist zu keiner zweiten Schlacht gekommen, zu keiner dritten, es hat die Entscheidungsschlacht gefehlt. Daß es zu keiner Entscheidungsschlacht kam, daß wir die Engländer nicht so stellen konnten, wie wir wollten, das lag an der Bauart unserer Schiffe.

Ich will erklären, was ich mit „Geschwindigkeitsprinzip" meine. Unter Geschwindigkeitsprinzip verstehe ich, daß zum Beispiel ein Kleiner Kreuzer eine höhere Geschwindigkeit erhält als alle Schiffe des Gegners, die in der Lage sind, ihn vermöge ihrer stärkeren Armierung zu vernichten. Wenn der Kleine Kreuzer schneller läuft als das stärker armierte Schiff, dann kann er nicht vernichtet werden. Es hat sich nicht nur im Weltkrieg, sondern in allen Seekriegen aller Zeiten gezeigt, daß ein Schiff, welches schneller läuft als der verfolgende Gegner, im allgemeinen nicht vernichtet werden kann.

Die Regel kann natürlich durchbrochen werden, wenn das schnelle Schiff zufällig bei Nacht oder bei unsichtigem Wetter auf kräftiger armierte Gegner stößt, die es lahmschießen können, bevor es das Weite gesucht hat. Solche Fälle sind aber selten, es sind Zufälle, wie gesagt, und sie lassen sich vermeiden, wenn man gutes und aufmerksames Ausguckpersonal hat. Selbst einem völlig unbewaffneten Dampfer kann kein Überwasser-Kriegsschiff etwas anhaben, wenn der Unbewaffnete die höhere Geschwindigkeit im Bauch hat.

Die englische Flotte war in der Hauptsache nach dem Geschwindigkeitsprinzip erbaut. An erster — und für Deutschland ausschlaggebender — Stelle trat dieses Geschwindigkeitsprinzip bei den Dreadnoughts hervor, bei den Großkampfschiffen. Sowohl die englischen Schlachtkreuzer als auch die Großlinienschiffe Englands liefen schneller als die deutschen Schlachtkreuzer und die deutschen Linienschiffe. Dieses Mehr an Geschwindigkeit hatten die Engländer durch leichtere Bauart, schwächere Panzerung, schlechtere Schotteneinteilung, kurz und gut durch Gewichtsersparnis an allen Ecken und Kanten erreicht.

Sie hatten ihre Sicherheit auf Kosten ihrer Schlagkraft außer acht gelassen.

Wir wollen ein paar Ziffern vergleichen. Die Engländer liefen schneller und hatten auf ihren Großkampfschiffen eine viel schwerere Armierung. Die Engländer hatten in ihren Geschützstürmen 34- und 38-Zentimeter-Kanonen, wir nur 28 Zentimeter und 30,5 Zentimeter.

Ein engliſches 34-Zentimeter-Geſchoß wog 634 Kilogramm, ein 38-Zentimeter-Geſchoß 885 Kilogramm, unſere 30,5-Zentimeter-Geſchoſſe wogen dagegen nur 390 Kilogramm.

Wie ſehr ſich dieſe Verhältniſſe in der Praxis auswirkten, hat die Falklandſchlacht bewieſen. Die beiden engliſchen Schlachtkreuzer „Inviſible" und „Inflexible" blieben von unſerer „Scharnhorſt" und von unſerer „Gneiſenau" ſo weit ab, daß dieſe mit ihren 21-Zentimeter-Kanonen kaum hinſchießen konnten.

Ganz ſo ſchlimm konnte es in der Skagerrakſchlacht nicht kommen.

Gott ſei Dank konnten unſere 30,5-Zentimeter-Geſchütze weiter ſchießen, als man überhaupt zu beobachten imſtande iſt. Dieſer Umſtand und die geniale Führung des Admirals Scheer haben uns den Sieg in der Skagerrakſchlacht gegeben. Hätten die Engländer auf ihrer Seite einen ſo genialen Mann gehabt wie Scheer, dann wäre vielleicht manches noch anders gekommen. Aber auch mit ſeinem Genie konnte Scheer nicht verhindern, daß die Engländer ſchneller liefen als wir. So kam es, daß ſich die Engländer mit dieſer überlegenen Geſchwindigkeit in der zweiten Hälfte der Skagerrakſchlacht die günſtige Gefechtspoſition ausſuchen konnten. In dieſer Epiſode der Schlacht konnten die Engländer es ſo einrichten, daß ſie einen dunklen Hintergrund hatten, der aus Wolken beſtand, während ſich unſere Schiffe klar gegen den Horizont abhoben und ſomit ein gutes Ziel boten.

Daß wir, die wir nur halb so stark waren wie die Engländer, die Skagerrakschlacht doch gewonnen haben, ist der Ruhm der Offiziere und Mannschaften, die daran teilgenommen haben, und der Ruhm des Admirals Scheer und ist vor allem der Unsinkbarkeit unserer Schiffe zu verdanken.

Aber ich habe schon vorhin gesagt, daß es in der Hand der Engländer lag, ob sie die Schlacht überhaupt annehmen wollten. Vom englischen Standpunkt aus betrachtet, ist es ein grober Fehler, daß die Engländer die Schlacht angenommen haben. Sie wurden mit dem Eingehen auf diese Schlacht dem Kampfprinzip untreu, für das ihre Schiffe gebaut waren. Überdies haben die Engländer vor dieser Schlacht die deutsche Flotte wohl noch unterschätzt.

Vielleicht haben sie auch zu sehr mit der Glücksgöttin gerechnet, die der „great fleet" bis dahin treugeblieben war. Die Engländer haben die Schlacht angenommen, weil sie von ihrer Presse und von dem englischen Volk zur Schlacht gedrängt worden waren. Sie haben sich an unserer fast unsinkbaren Flotte beinahe den Kopf eingerannt und haben es zu keiner zweiten Seeschlacht kommen lassen.

Wir mußten unsere schwere und langsame Flotte während des ganzen Krieges immer in möglichster Nähe der Küstenbatterien halten. Der Laie wird sagen, daß die Schiffe damit eben unsere Küsten geschützt hätten. Das ist nur zu einem Teil richtig. Zu ihrer schmerzlichen Überraschung haben die Engländer einsehen müssen,

daß die U-Boote ein viel wirksamerer Küstenschutz waren, als man es sich vor dem Krieg hätte träumen lassen können.

Was hätte die Flotte sonst noch tun können? Hätte man unter ihrem Schutz nicht ein Landungskorps in England landen können?

Solange England noch Kriegsschiffe besaß, wäre ein solches Unternehmen zu schwierig und zu gefährlich gewesen. Überdies waren die französischen und englischen Küstenfestungen mit weittragenden Kanonen bespickt.

In den meisten Fällen ist ein Schlachtschiff, das eine befestigte Küste angreift, fast immer im Nachteil. Das hat der Angriff der modernen französischen und englischen Linienschiffe gegen die uralten Dardanellenforts gezeigt. In der Schlacht vor den Dardanellen, die für die Türken und für uns — deutsche Offiziere befehligten die türkischen Kanonen — so glorreich verlief, gingen drei Linienschiffe unter.

Aber die deutsche Flotte konnte sich im Kanal auch kaum zu einer Schlacht stellen. Das Wasser des Kanals ist flach, wie man weiß, und die Engländer hatten es leicht, dieses flache Wasser mit einer Unzahl von Minen zu verseuchen ...

Ich glaube, ich habe schon genug gesagt, um auch dem Laien klarzumachen, daß mit unserer Flotte — drehte und wendete man die Sache auch hin und her — nichts Rechtes zu machen war. Sie war abhängig von der Angriffslust der Engländer.

Wie hätte es aber ausgesehen, wenn unsere Flotte nach dem Geschwindigkeitsprinzip gebaut worden wäre? Es wäre alles besser gewesen.

In solchem Falle hätten unsere Schlachtkreuzer in enger Verbindung mit unseren U-Booten im Atlantik Handelskrieg führen können. Die Skagerrakschlacht hat den Krieg nicht entscheiden können, der Handelskrieg hätte es gewiß getan. Wir hätten uns mit schnelleren Schiffen ja auch niemals auf ein Unternehmen wie die Skagerrakschlacht einzulassen brauchen. Unsere schnellen Schiffe wären höchstens über einzelne englische Flottenteile hergefallen und hätten versucht, hier und da den Gegner zu schädigen. Mit der richtigen Geschwindigkeit im Bauch hätte die Flotte also wirklich der rechte Flügel der Armee sein können.

Wie, frage ich, hätten die Engländer ihren Seehandel schützen wollen, wenn tatsächlich unsere Flotte mehr oder weniger nach dem Geschwindigkeitsprinzip und mit großem Aktionsradius erbaut worden wäre? Die Engländer hätten von vornherein, und nicht erst im zweiten und dritten Kriegsjahr, wo sie es zum Schutz gegen U-Boote tun mußten, ihre Schiffe in Konvois fahren lassen müssen. Sie hätten die Konvois durch Schlachtkreuzer, ja wahrscheinlich durch Linienschiffe schützen müssen. Die ganze englische Flotte wäre dadurch in Einzelteile aufgelöst worden. Die ganze Flotte hätte dauernd draußen auf See sein müssen. War sie das aber, dann konnten unsere U-Boote an die Schlachtschiffe herangehen. Es hätten unseren U-Booten viel mehr

Schlachtschiffe zum Opfer fallen müssen, als es der Fall gewesen ist.

Es hätte aber auch schon anders ausgesehen, wenn wir nur einen einzigen Schlachtkreuzer mit hoher Geschwindigkeit und großem Aktionsradius gehabt hätten. Schon ein Kreuzer mit wirklich großem Aktionsradius, mit wirklicher Geschwindigkeit, hätte im Kreuzerkrieg eine Wirkung gehabt, wie sie — ich übertreibe nicht — die Feder nicht zu schildern vermag. Es wäre alles anders gekommen. Weil wir die Absperrlinie der englischen Hilfskreuzer aufgerollt hätten, wäre es England nicht möglich gewesen, die neutrale Schiffahrt der nordischen Länder so zu kontrollieren, wie es getan wurde. England hätte gar keine Zeit gehabt, jeden einzelnen Dampfer nach Kirkwall zu beordern, um ihn zu untersuchen. Auch unser eigener Überseehandel hätte wahrscheinlich in bescheidenen Grenzen weiter funktioniert. Die Entente hätte sich um ihren eigenen Handel kümmern müssen.

Wie anders wäre die Rolle der U-Boote gewesen, wie viel größer.

Unsere U-Boote hätten die Vorposten der schnellen Kreuzer sein können, hätten über die Kurse und die Zusammensetzung der Konvois laufend Meldung gemacht, um dann gemeinsam mit den Kreuzern die großen Vernichtungsschläge zu führen.

Hätten wir den englischen Seehandel lahmlegen können, dann hätte England die Hand zum Frieden bieten müssen. Wir wären die Herren der See gewesen.

Wie wenig Deutschland an einen Krieg gedacht hat geht wohl daraus hervor, daß wir unsere Flotte nicht nach dem Geschwindigkeitsprinzip gebaut haben, sondern daß wir uns damit genug sein ließen, daß unsere Flotte ein gutes Verteidigungsmittel war.

Gewiß ist es leichter, klug zu sein, wenn man vom Rathaus kommt. Aber der Mann, der die Flotte baut, muß einen beinahe prophetischen Blick haben, und es war unser Verhängnis, daß uns dieser Prophet des Flottenbaues gefehlt hat.

Abschied von „U 38"

Das Jahr 1917 ging zu Ende. „U 38" lebte immer noch, aber der Atem des alten Bootes ging kurz. Es ist mit den U-Booten genau so wie mit den Menschen, das heftige Leben verbraucht sie rasch.

„U 38" sollte schon lange in eine Generalreparatur. Ich konnte mich aber nie dazu entschließen, das Boot in die Werft zu fahren. Ich wußte, daß ich das Boot dann drei Monate lang nicht wiedersehen würde. So zögerte ich die Generalreparatur immer wieder hinaus, bis dieses Zögern beinahe mir und der Mannschaft das Leben gekostet hätte.

Es war zwischen Malta und der Insel Pantelerion.

Plötzlich standen die Dieselmotoren still und waren nicht wieder in Gang zu kriegen. Aus! Das Boot lag wie eine lahme Ente auf dem Wasser.

In der Zentrale schwitzten meine Leute und mühten sich mit den Reparaturen. Ich selbst war hinuntergegangen, als plötzlich von oben der Ruf kam:

„Ein Konvoi!"

Der fehlte mir gerade noch!

„Können Sie wenigstens eine Maschine in Gang bringen?"

„Ich will versuchen . . ."

Ich kletterte wieder in den Turm hoch.

Der Konvoi bestand aus einem großen und zwei kleineren Dampfern und mehreren Torpedobooten. Der Konvoi lief in Richtung auf meine Position zu.

Ich dachte nicht ans Versenken, ich dachte nur daran, mit heiler Haut davonzukommen.

Dann aber sagte ich mir, etwas Strom ist noch in der Batterie, und elektrisch laufen die Maschinen noch, also ran. Der Konvoi kam zu verlockend auf uns zu. Ich brauchte nur einen kurzen Anlauf zu machen und konnte dann torpedieren.

Schon waren alle Bedenken entschwunden. Ich tauchte, machte einen kurzen Anlauf, torpedierte. Ich hatte mir den dicksten Dampfer ausgesucht. Der Torpedo saß.

Ich ging sofort auf große Tiefe.

Ein Regen von Wasserbomben kam mir nach.

Wir waren die Detonationen schon so gewohnt, daß es uns nichts mehr ausmachte. Nach einiger Zeit war Ruhe.

Ich ging hoch und wollte gerade auftauchen, da erblicke ich einen Schwarm von kleinen Motorbooten, der mit hoher Fahrt und schäumenden Bugwellen aus der Richtung Malta herankommt. Wir gingen sofort auf Tiefe.

„Premm!"

Eine Wasserbombe explodiert mit so furchtbarer Gewalt, daß ich für einige Sekunden nicht denken kann.

Wo ist diese Bombe nur hergekommen?

Ich ging jetzt auf siebzig Meter Tiefe, auf siebzig Meter!

„Wassereinbruch?"

„Nichts!"

Ich glaube, das alte Boot kann diese Tiefe nicht mehr aushalten. Es knackt unheimlich im Druckkörper.

Werden die Nieten herausspringen? Und wenn sie springen, und wenn alles zu Ende ist?

Es war doch schön, den letzten Triumph gehabt zu haben, mit dem braven alten Boot noch diesen Treffer in den Konvoi setzen zu können.

Jetzt dämmert es mir auch, woher ich die letzten Wasserbomben bekommen habe. Das war kein Boot, das war ein Flieger.

Damals konnte man mit den Sehrohren noch nicht über sich blicken. Erst später wurden die Sehrohre so verbessert, daß man auch den Himmel über sich absuchen konnte.

Ich war nicht etwa des Fliegers wegen so tief gegangen. Ein Flieger kann das U-Boot nur sehen, wenn es auf Sehrohrtiefe schwimmt, sechs bis zehn Meter unter der Wasseroberfläche. Nein! Ich war wegen der Motorboote so tief gegangen. Von den Motorbooten hatte ich alles zu erwarten.

Die Abwehrmittel gegen U-Boote waren diesmal von den Amerikanern auf wunderbare und teuflische Weise verbessert worden.

Die Amerikaner hatten Horchapparate erfunden. Diese Apparate wurden von kleinen Motorbooten an langer Leine durchs Wasser geschleppt. Der Apparat hing tief unten im Wasser und war durch ein Kabel mit

dem Motorboot verbunden. Mit diesen Apparaten, den Unterwasser-Mikrophonen, konnte man erstens die Annäherung eines U-Bootes hören und dann den augenblicklichen Standort des U-Bootes genau ausmachen. Ein U-Boot kann nämlich unter Wasser nicht stoppen, es kann sich höchstens still auf Grund legen. Wenn aber in höchstens siebzig Meter kein Grund ist, dann muß das U-Boot immer weiterfahren, weil es nicht die Möglichkeit hat, still im Wasser stehenzubleiben.

Ich versuchte, zunächst alle Apparate im U-Boot abzustellen, die irgendwelchen Lärm verursachten. Zunächst mußte unsere Ventilation, die für die Luftreinigung sorgte, geopfert werden. Dann wurde der Kreiselkompaß ausgeschaltet. Die Maschine wurde auf ganz langsamen Gang reguliert, so daß wir das U-Boot gerade in der Tiefe halten konnten. Damit war die höchste Gefahrgrenze erreicht, denn unsere Luft wurde immer schlechter, wir atmeten immer mehr Kohlensäure ein. Aber unser Opfer schien vergeblich zu sein.

Die Suchboote hatten uns bald gefunden. Es gab stundenlang Wasserbomben. Meine Leute waren wunderbar. In der stickigen, faulen, verbrauchten Luft des Maschinenraums arbeiteten sie fieberhaft und doch so ruhig — als ob es nicht rings um uns Detonationen auf Detonationen gegeben hätte — an dem zweiten Dieselmotor herum. Die Zylinderdeckel waren zerbrochen, sie wechselten die Deckel aus, eine schwere und harte Arbeit.

Meine Batterie war ziemlich leer.

Ich saß still auf meinem Stuhl, mit dem Rücken gegen

die Wand, und meine Gedanken gingen durch das Getöse um mich her weit, bis in die ersten Kriegsmonate, zurück. Ich dachte daran, wie ich damals mit „U 3" auf dem Grunde des Finnischen Meerbusens lag und ähnliche Sorgen hatte wie heute.

Auch damals waren die elektrischen Batterien kurz vor dem Ende, und wie damals rechnete ich mir jetzt aus, wie lange Zeit uns noch bleiben würde.

Elf Uhr nachts mußte ich unbedingt auftauchen. Wenn das Wetter wenigstens stürmisch gewesen wäre. Aber es war alles ruhig, die See war spiegelglatt. Mit einem bißchen Seegang schon konnte uns geholfen sein. Bei Seegang, das wußten wir, versagten die Unterwasser-Mikrophone ziemlich, wir hätten die Horcher, die an der Meeresoberfläche lagen, abschütteln können.

Immer wieder Bomben und Bomben! Das ging so Krach um Krach und Premm um Premm, bis in die Nacht hinein.

Um neun Uhr, hatte ich ausgerechnet, geht der Mond unter. Es war jetzt neun Uhr. Langsam mußte sich oben die Dunkelheit ausbreiten. Langsam wurde das Getöse der Bomben schwächer und schwächer. Jetzt hat es aufgehört. Jetzt fahren wir noch eine Viertelstunde.

Punkt zehn Uhr tauchte ich auf und stoppte dabei auch die Maschine.

Ich ließ das U-Boot nur wenig Auftrieb kriegen, gerade so viel, daß der Kommandoturm und das Deck aus dem Wasser ragten. Die Lukendeckel flogen auf. Die Geschützmannschaft sprang sofort an die Kanonen.

Wir wollten schießen bis zuletzt. Die Luft war dunkel und diesig.

„Herrgott!" sagt der Wachoffizier. „Vor uns steht ein Boot in der Dunkelheit!"

Wir sehen im Dunkeln deutlich die Silhouette des Bootes. Wir sehen sie so nahe vor uns, daß wir nur flüstern, um uns nicht zu verraten.

Mein Wachoffizier war selber beinahe auf Zehenspitzen an die Kanone geeilt und hatte das Geschütz eingerichtet.

Ich flüstere: „Nur schießen, wenn er schießt oder auf uns zuläuft." Ich sehe, hören kann ich es nicht, wie am Geschütz der Verschluß zugeht. Es ist, als ob Geister die Kanone bedienten. In mir höre ich, wie mein Herz laut schlägt.

Haltet die Herzen an, daß sie uns nicht hören! Die Augen saugen sich in die Dunkelheit.

Wollte er auf uns zulaufen? Wollte er schießen? Die Spannung wächst immer mehr. Aber das sind keine Augenblicke der Spannung, das sind jetzt schon Minuten. Jetzt ist es schon eine Viertelstunde. Wir stehen alle still, wo wir standen, und ändern die Haltung unserer Körper nicht. Wir stehen, als seien wir gelähmt. Wir stehen jetzt schon zwanzig Minuten — eine halbe Stunde. Ein grimmender Schmerz kriecht uns durch die Knochen, durch die Gelenke, durch die Muskeln.

Ich will es euch ersparen, alles zu erzählen. Wir standen beinahe eine Stunde lang, lautlos und wie gelähmt.

Die Nacht wurde tiefer, noch stand der Schatten vor uns, und dann — und dann ging er langsam in die tiefe Nacht hinein, dann verschluckte ihn die Finsternis.

„Gerettet!" hauchte einer neben mir.

Wir blieben noch anderthalb Stunden lang liegen, still und lautlos. Dann ging es nicht mehr. Wir waren am Ende, ich ließ eine der Maschinen anspringen. Gottlob, sie lief. Ich fuhr senkrecht auf die afrikanische Küste zu, und gegen Morgen stoppten wir erst und luden frische Energien in unsere Batterien.

Wir waren wieder einmal gerettet. Für wie lange waren wir gerettet? Für eine Stunde, für eine Nacht, für eine Woche? Was lag daran: noch atmeten wir.

Wir fuhren „U 38" direkt nach Pola in die Werft.

Es war meine letzte Fahrt mit diesem Boot. Dann hatten wir Land unter den Füßen. Aber wir stapften nur mit Wehmut die ungewohnten Pfade.

Ich wußte in meinem Innern, daß ich „U 38" nicht wiedersehen würde. Ich habe das Boot auch nicht wiedergesehen.

Der Admiralstab hatte mich nach Berlin befohlen. Meine ganze Mannschaft, fast meine ganze Mannschaft, löste sich damals in alle Winde auf. Jeder von ihnen ging auf ein anderes U-Boot. Ich nahm nur Hiller, meinen Burschen, und Schretzmeyer, meinen alten Steuermann, mit. In Berlin machte man mir ein sehr ehrenvolles, aber auch ein sehr sonderbares Angebot. Deutschland hatte damals sechs Unterseeboot-Handelsschiffe gebaut. Eins dieser Schiffe ist durch die glückliche

Reise des Kapitän König weltbekannt geworden. Alle sechs Schiffe waren für den Handel mit Amerika bestimmt. Aber ehe sie eingesetzt werden konnten, hatte uns Amerika den Krieg erklärt. Die Schiffe wurden zu U-Kreuzern umgebaut. Eins dieser Boote, es sollte „U Bayern" heißen, wurde „U 157" umbenannt.

Im Admiralstab wurde ich gefragt, ob ich das Kommando von „U 157" übernehmen wollte. Ich ließ mir die Daten des Schiffes sagen. Sie waren teils verlockend und teils entmutigend. Deutschland hatte damals wunderbare neue U-Boote gebaut. Von diesen neuen Booten hätte ich gern eins gehabt, aber sie waren leider alle schon vergeben. „U 157" war ein riesiges Boot, zweitausend Tonnen Wasserverdrängung, hundert Meter lang, Torpedo-Lanzierrohre, armiert mit zwei Kruppkanonen fünfzehn Zentimeter. Die Reichweite dieser Geschütze betrug genau siebzehntausend Meter. Das war gewaltig. Gewaltig war auch der Aktionsradius des Kreuzers. Er reichte von der Nordsee aus bis zum Äquator. Beschämend aber und beinahe lächerlich war die Geschwindigkeit des Bootes. Es machte nur zehn Seemeilen in der Stunde, das heißt bei gutem Wetter.

Ich besichtigte den Kreuzer. Seine Einrichtung war erschütternd schön. Dies war ein Schloß, und „U 38" war eine Arbeiterwohnung. Man mißverstehe mich nicht: nur mit „U 38" verglichen war „U 157" ein Schloß. Natürlich bleibt ein U-Boot das, was es ist. Damals wenigstens war auf einem U-Boot zu leben kein Zuckerlecken.

Heute?

Ja, darüber möchte ich ein paar Worte sagen. Ich bestaune die Phantasielosigkeit der reichen Leute. Reiche Leute, ich meine die sagenhaften Millionäre, die Milliardäre, lassen sich seetüchtige Jachten bauen. Wenn ich ein Milliardär wäre, würde ich mir eine U-Boot-Jacht bauen lassen. Warum ist noch keiner darauf gekommen? Es wird niemand, der jemals zur See gefahren ist, behaupten wollen, daß es ein Vergnügen sei, auch in der komfortabelsten Jacht eine stürmische Nacht zu verbringen. Hätten die reichen Leute Phantasie, dann würden sie sich ein komfortables U-Boot bauen lassen — man kann das heute — und wären vor jedem Sturm geschützt. Wenn ein Sturm aufkommt, steuert der Kapitän das Boot auf zwanzig Meter Tiefe ein, und der Sturm wäre nicht mehr da.

Aber es ist wohl so, daß nur arme Leute Phantasie haben.

Ich übernahm das Kommando von „U 157", obwohl mir die Mängel des Kreuzers klar vor Augen standen. Kapitänleutnant Clarenbach, dem die Ausbildung der U-Boot-Mannschaften unterstand, übergab mir eine sorgfältig ausgebildete Mannschaft, sechsundachtzig Mann, davon acht Offiziere. Auf „U 38" waren sechsunddreißig Mann gewesen, darunter vier Offiziere.

Ich unternahm mit „U 157" eine Reise, die mich bis einige Meilen nördlich vom Äquator führte. Diese Reise dauerte über vier Monate, genau hundertneununddreißig Tage. Es war eine Reise in das Märchenhafte, eine Reise

ins Wunderbare. Ich erwähne diese Reise hier nur, schildern kann ich sie jetzt nicht. Das ist ein Buch für sich, ein schönes Buch!

Es war eine erfolgreiche Reise.

Als ich „U 157" in den Hafen von Kiel steuerte, als Musik und grüne Girlanden zu meinem bewimpelten Boot herüberwinkten, als ich mich dazu bereitete, an Land zu gehen, da spürte ich erst, daß ich über vier Monate keinen Fuß auf festen Boden gesetzt hatte, daß ich wohl die weiteste Reise gemacht hatte, die je einem U-Boot-Kommandanten zu machen beschieden war. Meine Besatzung und ich hatten das Laufen verlernt, buchstäblich, wir mußten es neu erlernen, uns an das Gefühl zu gewöhnen, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Ich hatte jetzt, es war Mai 1918, während der Dauer des Krieges 420000 bis 450000 Tonnen Schiffsraum versenkt. Etwa hundertfünfzig Schiffe lagen als meine Opfer auf dem Meeresgrund. Ich will das deutlich machen: ein Eisenbahnwaggon kann etwa zehn Tonnen tragen. Kuppelte man einen Güterzug zusammen, auf den mein versenkter Schiffsraum verladen werden sollte, dann würde dieser Zug von Hamburg bis Leipzig reichen. Ich hatte mich, vornehmlich durch diese letzte Reise, etwas von der Spitze des Versenkungsrekords entfernt, den ich manchmal im Kriege gehalten hatte. Vor mir war noch Kapitänleutnant Forstmann und Kapitänleutnant Arnault de la Perrière, der etwa eine halbe Million Tonnen vernichtet haben wird.

Immerhin, ich hätte zufrieden sein können, aber ich war es nicht. Mir war ein, vielleicht tragisches, Verhängnis klar geworden, das meine Tätigkeit während des Krieges bestimmt hatte. Ich hatte U-Boote in vielen Meeren geführt. Aber ich hätte es nicht tun sollen. Ich hätte damals, 1915, nicht ins Mittelmeer fahren sollen, ich war damals, 1915, der gefürchtetste U-Boot-Kommandant der Nordsee. Wäre ich meiner Arbeit in der Nordsee treu geblieben, dann hätte ich für mein Teil der Heimat wahrscheinlich mehr Dienste leisten können, als ich es auf meinen glücklichen Reisen im Mittelmeer und im Schwarzen Meer getan zu haben glaube.

Man bedenke: Im Jahre 1916 ruhte der U-Boot-Krieg fast vollständig. Nur wir U-Boot-Kapitäne im Mittelmeer und im Schwarzen Meer arbeiteten. Wäre ich aber auch den Rest des Jahres 1915 noch in der Nordsee geblieben und hätte ich überdies noch von Flandern aus meine Unternehmungen gemacht, dann hätte ich vielleicht — wenn meiner Mannschaft und mir nicht der Seemannstod beschieden worden wäre — durch große Versenkungsziffern den Admiralstab dazu bewegen können, den U-Boot-Handelskrieg getrost nach den vom Auswärtigen Amt geforderten Methoden zu führen. Der Admiralstab, beziehungsweise die Flotte, stellte sich nämlich damals auf den Standpunkt, daß die geforderten Methoden für die U-Boote zu gefährlich seien. Deshalb wurde der U-Boot-Handelskrieg jedenfalls im Norden ein Jahr lang eingestellt. In diesem Jahre 1916 vervollkommneten aber die Engländer ihre U-Boot-

Abwehrmethoden so gewaltig, daß im Frühjahr 1917, als der uneingeschränkte U-Boot-Handelskrieg endlich von Deutschland erklärt und eröffnet wurde, sich die Schwierigkeiten für die U-Boote so vervielfachten, daß die ein Jahr vorher geforderten gefährlichen Methoden ein Kinderspiel gegen die Gefahren der inzwischen erfundenen U-Boot-Abwehr waren.

Nun: das war alles vorbei und verspielt, versungen und vertan!

An Land traf mich zunächst eine freudige Botschaft. Ich war Vater geworden. Es kamen einige schöne Wochen. Dann, eines Morgens, traf mich eine Hiobsbotschaft. Ich wurde zu meinem Admiral befohlen. Er teilte mir mit, daß für mich ein Torpedoboot unter Dampf läge, um mich nach Sonderburg zu bringen. Mein Vater war gestorben.

Wer, unter den Lesern dieses Buches, im reifen Alter seinen Vater oder seine Mutter verloren hat, wird das Gefühl verstehen, das in mir war, als ich von Sonderburg zurückkehrte. Hinter mir war ein eiserner Vorhang niedergegangen, vor mir lag ein anderes Leben.

Das Schicksal holte zu einem neuen Schlage aus. Dieser Schlag aber traf nicht mich allein, sondern das ganze deutsche Volk. Er beraubte uns alle um das, was uns bis dahin Glaube und Heimat gewesen war:

Das große, kämpfende Deutschland war zusammengebrochen.

*

Verzeichnis der Abbildungen

Unterseeboot im Dock. Heckansicht mit den beiden Torpedo-Ausstoßrohren, dem Ruder und den Schrauben .. 12
Trimmversuch in Wilhelmshaven nach längerer Werftüberholung. Beide Sehrohre ausgefahren. Bei dem unteren Bild sieht man das achtere Geschütz gerade noch an der Wasseroberfläche 13
Vom Turm nach vorn gesehen..... 68
Überkommende See achtern, im Gischt das Geschütz ... 68
Laufbahn eines Torpedos beim Torpedo-Übungsschießen 69
Übungstorpedo wird nach dem Schuß wieder an Deck übernommen 69
Torpedoschuß auf Dampfer „Restormel", mit 4200 Brutto-Registertonnen Eisenerz nach Glasgow unterwegs 84
Norwegischer Dampfer „Truma", mit Grubenholz von Archangelsk nach England, wird versenkt. Boot mit Sprenggruppe fährt hinüber 84
Trocknen und Auslüften des Kojenzeuges und der Hängematten im Hafen von Helgoland nach mehrwöchiger Fernfahrt..... 85
Durch die Dalmatinischen Inseln 124
Italienischer Segler „Nostra Signora" sinkt nach der Sprengung. Mittelmeer 125
Das Dingi wird ausgesetzt..... 125

Am Geschütz beim Artilleriegefecht 132
Signal „Verlassen Sie das Schiff!" Zwischen dem U-Boot und der italienischen Bark „Ortrud" ein Rettungsboot 133
Griechischer Dampfer, mit 6000 t Korinthen nach London, versenkt. Mittelmeer 156
Unterwegs nach Madeira, Februar 1917. Auf dem Turm der Kommandant 156
Geburtstag des Kommandanten, zugleich erster Jahrestag der Indienststellung von „U 38" an der nordafrikanischen Küste 157
Max Valentiner 172
Major Tarek, Chef des Stabes einer Armee, kommt an Bord 173
Besichtigung durch den türkischen Flottenchef Admiral Souchon und Enver Pascha in Konstantinopel 212
In sicheren Gewässern. Erfrischendes Morgenluftbad nach anstrengender Nachtfahrt 213

Die Originalaufnahmen für die Abbildungen stellte Oberleutnant z. S. a. D. Hans Wendlandt freundlichst zur Verfügung

*

Beachten Sie bitte
die folgenden Seiten

PETER ECKART

Blockadebrecher Marie

Abenteuer-Fahrten des Kapitäns Sörensen
im Weltkrieg

Im Januar 1916 erhielt der Leutnant zur See der Reserve Sörensen den Befehl, den Sperrbrecher 15 von Wilhelmshaven nach Deutsch-Ostafrika zu überführen. Die Ladung bestand aus Waffen, Munition und lebenswichtigem Bedarf für die Schutztruppe. Zwei Dutzend englische Kriegsfahrzeuge kreuzten vor der Ostküste Afrikas zwischen Sansibar und Mosambik; es war ihnen auch schon gelungen, den ersten Blockadebrecher „Rubens" zusammenzuschießen. Aber mit unerschütterlicher Zuversicht, nur das große Ziel vor Augen, unternahm Sörensen mit 30 Mann Besatzung den waghalsigen Versuch. Welchem Schicksal die „Marie", deren Name weltberühmt wurde, dann anheimfiel und welche Abenteuer Sörensen auf den Meeren, in den Urwäldern und in den Kerkern der Feindmächte zu bestehen hatte, erzählt Peter Eckart in diesem spannenden und wahrheitsgetreuen Buch von tätigem und stillem Heldentum.

*

28. Tausend
Mit vielen Bildern
Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag · Berlin

PAUL KÖNIG

Fahrten der U Deutschland im Weltkrieg

Die Heldentaten der deutschen Unterseeboote im Weltkrieg sind in die Geschichte des deutschen Volkes eingegangen. Neben all den Kriegsfahrten gab es aber auch eine friedliche Handelsfahrt eines Unterseebootes. Ein deutsches U-Boot war das erste Unterwasser-Handelsschiff der Welt. Paul König, der Kapitän des U-Bootes, hat mit seiner tapferen Mannschaft allem Vernichtungswillen der Feinde getrotzt und zweimal die U Deutschland nach Amerika geführt. In packenden Schilderungen berichtet er von all den Gefahren und Zwischenfällen, von den U-Boot-Fallen und Minensperren, von der Hölle entfesselter Stürme, die das Boot durchschüttelten, von einem Kopfstand in der Nordsee, von der Ankunft und dem jubelnden Empfang in Amerika und der triumphalen Rückkehr in die Heimat. Begeistert erlebt man diese Fahrt im Lesen mit und feiert noch einmal diesen deutschen Sieg in der „friedlichsten Schlacht" des Weltkrieges.

★

Gesamtauflage 585 Tausend
Mit vielen Bildern
Broschiert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag • Berlin

Zwei Bücher von
WALTER VON SCHOEN

Auf Kaperkurs

Heldentaten deutscher Hilfskreuzer

Die unvergeßlichen Taten unserer Kaperschiffe werden in der Geschichte der deutschen Marine stets ein Ruhmesblatt einnehmen. Welcher Heldenmut spricht aus diesem Buch von Schoens, der es meisterhaft verstanden hat, auch den Außenstehenden die großen Taten unserer Hilfskreuzer miterleben zu lassen. Kapitänleutnant a. D. Killinger

50. Tausend

*

Kreuzerkrieg führen!

Die Heldenfahrten
unserer Auslandskreuzer im Weltkrieg

Die Darstellung ist spannend und anschaulich. Dabei läßt das Buch die Sachlichkeit der Darstellung nicht vermissen. Die Bilder und Karten sind eine gute Unterstützung des Textes. Man kann dem Werk nur die weiteste Verbreitung wünschen. Konteradmiral a. D. Lützow

33. Tausend

Jeder Band mit vielen Bildern
Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag • Berlin

KORVETTENKAPITÄN KRAUS
KONTERADMIRAL DÖNITZ

Die Kreuzerfahrten der „Goeben“ und „Breslau“

Der Leser sitzt voll verhaltener Spannung gleichsam mit dem Erzähler zusammen im Mars, um nach der Meute der Verfolger Ausguck zu halten, denen die beiden isolierten deutschen Schiffe im Mittelmeer allein gegenüberstanden. Geschickten Täuschungsmanövern und der entschlossenen Ausnutzung ihrer Geschwindigkeit ist es zu danken gewesen, daß die Kreuzer in die schützende Meerenge der Dardanellen entkamen. Frankfurter Zeitung

Gesamtauflage 211 Tausend

*

KAPITÄN z. S. FÜRBRINGER

Alarm! Tauchen!!

Der Verfasser stand im Brennpunkt des Seekrieges, dem unerhört opferreichen U-Boot-Krieg im Kanal. Ständig bedroht durch Minen, Wasserbomben, Flugzeuge, Zerstörer, U-Boot-Fallen, führte er erfolgreich den Handelskrieg an dieser Schlagader des englischen Seeverkehrs.

Die Flagge, Berlin

150. Tausend

Jeder Band mit vielen Bildern
Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag • Berlin

WALTER VON SCHOEN

Die Hölle von Gallipoli

Der Heldenkampf an den Dardanellen

In spannender, meisterlicher Darstellung werden die einzelnen Phasen dieses auf verhältnismäßig kleinen Raum zusammengedrängten Großkampfes vorgeführt, der den Durchbruch des Gegners zum Schwarzen Meer um jeden Preis erzwingen wollte. Das reich ausgestattete Buch von Walter von Schoen darf man zu den besten zusammenfassenden Darstellungen der Kriegsliteratur zählen.

Völkischer Beobachter, München

40. Tausend

*

Auf Vorposten für Deutschland

Unsere Kolonien im Weltkrieg

Mit großer Anteilnahme habe ich das aufschlußreiche und ausgezeichnet geschriebene Buch „Auf Vorposten für Deutschland" von W. v. Schoen gelesen. Es vermittelt in geschickt zusammengestellten Abschnitten einen für jeden Deutschen notwendigen Überblick über die heldenhafte Verteidigung unserer ehemaligen Schutzgebiete. Die ausgezeichnete Ausstattung und viele vorzügliche Abbildungen werden gemeinsam mit dem begeisternden Inhalt dem Buch viele Freunde verschaffen. Major a. D. Hans Surén

60. Tausend

Jeder Band reich bebildert

Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag • Berlin

KONTERADMIRAL VON KÜHLWETTER

Skagerrak!

Das gewaltige Hohelied der deutschen Flotte und ihres größten Tages. Das umfassende, volkstümliche Werk vom Skagerrak, erschütternd in seiner eisernen Darstellung und Wirklichkeit. Bild und Wort ergänzen sich und lehren uns unserer Helden vom Skagerrak und der deutschen Zukunft zur See gedenken. Ostpreußische Zeitung, Königsberg

140. Tausend

*

KAPITÄNLEUTNANT a. D.
ERICH KILLINGER

Flucht um die Erde

Abenteuer des Ostsee-Fliegers im Weltkrieg

Das wird jeder Junge zwischen Sechzehn und Siebzig mit Spannung lesen. Keine erfundene Sensation reicht an die, die das Leben selbst bereitet, und hier steht im Mittelpunkt noch dazu ein tapferer deutscher Mann, an dessen Beispiel sich die Jungen erheben können.

Rheinisch-Westfälische Zeitung, Essen

Ein herrliches Abenteuerbuch eines Marinefliegers, das vom Anfang bis zum Ende fesselt.

Wilhelmshavener Kurier

Gesamtauflage 394 Tausend
Jeder Band reich bebildert
Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag · Berlin

Eine ganze Welt gegen uns

Eine Geschichte des Weltkrieges in Bildern

Eingeführt von Werner Beumelburg
Herausgegeben von Wilhelm Reetz

Dieser stattliche Band enthält außer dem Vorwort von Werner Beumelburg und ein paar Sätzen des Herausgebers Wilhelm Reetz kein Wort Text — nur Bilder! Aus 60000 meist von Frontsoldaten aufgenommenen Fotos wurden die 340 eindringlichsten ausgewählt. Kein einzelner Soldat, kein einzelner Truppenteil, keine einzelne Schlacht und kein einzelnes Heldentum wird hier verherrlicht, sondern allein der deutsche Frontsoldat, dem alle Welt die Ehre geben muß.

Generalfeldmarschall von Mackensen schreibt:

Die „Geschichte des Weltkrieges in Bildern" wird in der fast schon überfüllten Abteilung „Weltkrieg" meiner Bücherei einen bevorzugten Platz finden und zu deren wertvollsten Beständen gehören.

*

42. Tausend
Kartoniert 6 Mark 50, Ganzleinen 8 Mark 50,
Halbleder 12 Mark

Im Deutschen Verlag · Berlin

Gedruckt im Deutschen Verlag, Berlin

Max Valentiner

U 38